ANNO XXXVII - N. 4 COPIE 185.000 APRILE 1931 - ANNO IX

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

MAVERI

S. E. Balbo parla agli operai della Magneti Marelli

Dal discorso di S. E. Balbo tenuto agli operai della Magneti Marelli:

. . . .

Camerati operai! il lavoro della Magneti Marelli è stato prezioso per la Squadra Transatlantica, non abbiamo avuto il minimo incidente: le candele che abbiamo tolte dai motori a Rio de Janeiro erano pulite come il giorno che le abbiamo messe ad Orbetello. Perfetto il funzionamento dei Magneti e delle Batterie.

Noi siamo soddisfatti di questa collaborazione e abbiamo compreso che quando voi avete lavorato per noi avete messo il cuore per il vostro lavoro, il grande cuore dell'Italiano che è fiamma della nostra gente e che ci protegge sulle vie del mondo.

La folla delle maestranze acclamante i Trasvolatori atlantici

ALI NEL CIELO

Il collegamento di Rodi con la linea Roma-Brindisi.

Rodi sarà prossimamente collegata direttamente a Roma attraverso l'aviolinea *Roma-Brindisi*. Nel mese di gennaio infatti hanno avuto inizio voli sperimentali a frequenza trisettimanale, fra Roma (Littorio), Napoli (Capodichino) e Brindisi.

Nella convenzione stipulata dallo Stato con la Compagnia concessionaria è stabilito che il servizio di linea venga disimpegnato con aeroplani trimotori di trecento cavalli, di ideazione e costruzione nazionale. Sono stati pertanto prescelti, per i voli di prova, i due aeroplani «Savoia 71» e «Caproni 101», realizzati nel corso dell'anno 1930 dall'industria italiana. La linea avrà uno sviluppo di 550 km. e verrà percorsa in poco più di tre ore, compresa la sosta a Napoli. Verrà così collegata direttamente a Roma e alla rete aerea internazionale la linea partente da Brindisi per Atene, Rodi, Costantinopoli, Valona e la rete interna dell'Albania.

La tariffa dell'aviolinea Brindisi-Rodi.

A complemento della notizia pubblicata nel nostro numero di gennaio sui prezzi dei viaggi nelle principali linee aeree italiane, informiamo che la tariffa in vigore sull'aviolinea *Brindisi-Rodi* è di L. 920 per l'intiero percorso.

Una linea italo-tedesca Roma-Berlino in 10 ore.

Le conversazioni avvenute a Monaco, nel febbraio scorso, fra i delegati della Germania e dell'Italia per l'organizzazione di un servizio rapido fra Roma e Berlino, sembrano dover dare ottimi risultati.

Nello scambio delle reciproche vedute, si è voluto avere soprattutto di mira il miglioramento delle condizioni tecniche per lo sviluppo della linea Monaco-Milano, resa difficile dall'obbligato volo attraverso la zona franca del Brennero.

Si spera che con la nuova organizzazione (tenuto conto delle 3 ore e 30' che occorrono da Berlino a Monaco e delle 2 ore e 30' che sono necessarie da Monaco a Milano), l'intero tragitto Berlino-Roma possa essere compiuto in un totale di dieci ore.

Questo servizio avrà un'importanza grandissima nel campo delle linee aeree internazionali, in quanto permetterà di assicurare il collegamento aereo fra Berlino e Roma, ed anche di agevolare di molto le comunicazioni aeree attraverso il bacino mediterraneo, così che sarà possibile andare da Berlino all'Africa del nord in sole 36 ore.

Un nuovo velivolo Bellanca.

L'ing. G. M. Bellanca, presidente della «Bellanca Aircraft Corp.», ha iniziato la costruzione di un monoplano da 12 passeggeri, azionato da un solo motore. Il nuovo apparecchio sarà posto in servizio su una delle più importanti linee di trasporto.

La decisione del signor Bellanca a specializzarsi nella costruzione di un monoplano di grande portata, azionato da un solo motore, sarebbe stata presa dopo un esauriente studio sul costo di produzione e gestione degli apparecchi multimotori in uso negli Stati Uniti per il trasporto dei passeggeri che, secondo il Bellanca, si mantiene eccessivo, sì da non permettere una vantaggiosa concorrenza con altri mezzi di trasporto.

Secondo le previsioni, il nuovo apparecchio Bellanca potrebbe essere gestito sulla base da 50 a 70 *cents* per miglio, ciò che renderebbe possibile una tariffa per capitale variante da 5 a 7 *cents* per miglio.

La macchina sarà del tipo sesquiplano e nelle linee generali ricorderà il monoplano «Roma» costruito nel 1927 dal Bellanca per un volo transatlantico. Il nuovo monoplano verrebbe azionato da un motore Pratt e Whitney con raffreddamento ad aria, capace di sviluppare 575 HP e d'imprimere all'apparecchio una velocità di 150 miglia all'ora, e con pieno carico di 125 miglia all'ora su un raggio massimo di azione de 765 miglia. L'apparecchio, inoltre, offre ampia visibilità tanto al pilota come ai passeggeri e potrà trasportare un carico utile di 4100 libbre, di cui 2610 per il trasporto dei passeggeri e del bagaglio.

Il giro aereo di Francia 1931.

Dal 25 aprile al 10 maggio p. v., avrà luogo il Giro Aereo di Francia per apparecchi da turismo. L'itinerario sarà il seguente: Orly, Le Mans, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Biarritz, Tolosa, Perpignano, Nîmes, Avignone, Marignano, Lione, Montpellier, Strasburgo, Nancy, Douai, Bruc (Parigi).

I primi piloti inscritti sono Costes e Le Brix.

Un nuovo velivolo commerciale italiano.

Un nuovo aeroplano, la cui costruzione onora ancora una volta la nostra magnifica industria aeronautica, è stato recentemente costruito dalle Officine Savoia, esclusivamente per servizi civili. Esso è il monoplano «Savoia Marchetti S. 71», trimotore, che con un carico di 2000 chilogrammi ha battuto il *record* d'altezza di m. 6540 il 29 gennaio 1931.

Il velivolo, che ha una cabina con comode installazioni per otto passeggeri e che è fornito

di ogni conforto necessario a lunghi viaggi, sarà impiegato sull'aerolinea Roma-Brindisi.

Nei voli già eseguiti il « Savoia-Marchetti S. 71 » ha mantenuto una velocità media di crociera di 200 chilometri orari.

La rete aerea più estesa...

La Società « Pan-American Airways » avendo concluso l'acquisto delle aviolinee New York, Rio e Buenos Aires (N.Y.R.B.A.) è divenuta la più grande società di navigazione aerea del mondo. La Pan-American eserciterà la più grande rete aerea del mondo perchè le rotte seguite dai suoi velivoli, comprendendo il giro completo dell'America del Sud, toccano Buenos Aires e Santiago ed i più importanti centri commerciali dell'America Latina.

Altre linee, gestite dalla nuova ditta, hanno inizio da diversi punti delle due rotte principali, tra Miami ed i lati est ed ovest del Sud America e s'inoltrano nell'America Centrale ed il Messico per terminare a Brownsville, nel Texas.

... e la rete meno estesa del mondo.

E' la rete aerea dell' « Air Ferries Ltd. » sviluppata su una zona geograficamente favorevole ai collegamenti aerei, in quanto San Francisco, scalo marittimo per l'Asia e l'Australia, era collegato solo per via marittima alle importanti città site sulle opposte sponde di quei bracci di mare, simili a *fiords*, che le profonde incassature della barriera rocciosa formano lungo la costa occidentale degli Stati Uniti d'America.

Tra queste città Oakland, Vallejo ed Alameda erano fin dall'inizio del 1930 collegate a San Francisco da battelli, impieganti per la traversata da un'ora a due ore di viaggio.

LA PIÙ ESTESA RETE AEREA DEL MONDO.

Data la situazione, la Compagnia «Air Ferries» il 1° febbraio organizzò un servizio aereo sulla linea San Francisco-Oakland con partenze succedentesi ad intervalli di 20 minuti, quindi una vera tranvia aerea, destinandovi apparecchi anfibi che in sei minuti compiono l'intero percorso.

LA PIÙ PICCOLA RETE AEREA DEL MONDO.

L'adozione di speciali piattaforme galleggianti (già descritte in questa rubrica) consente una grande celerità nelle operazioni inerenti all'approdo ed allo sbarco ed imbarco dei passeggeri. I velivoli, infatti, ammarano nei pressi di tali piattaforme ed a mezzo delle ruote risalgono su quelle. Quivi i passeggeri rapidamente scendono e si imbarcano, gli anfibi riprendono il mare e decollano. In tre minuti, dopo l'ammaraggio, l'apparecchio riprende il volo. Il biglietto costa dollari 2,40 invece dei 40 *cents* occorrenti per il viaggio in battello. Per quanto tale differenza possa apparire elevata, i fatti hanno dimostrato che il trasporto aereo offre reali vantaggi, poichè nei soli primi trenta giorni di attività viaggiarono nella linea 11.391 passeggeri e 21.000 nei primi sessanta giorni. In grandissima parte, come dimostrano le statistiche, essi viaggiano per affari, utilizzando il velivolo per guadagnare tempo.

Il 27 marzo 1930 la «Air Ferries Ltd.» organizzò la linea San Francisco-Vallejo con partenze ad intervalli di un'ora. Il percorso aereo richiede 15 minuti invece delle due ore e quindici minuti per vie ordinarie.

Altri collegamenti sono previsti, quali, ad esempio: San Francisco-Sacramento: km. 14; San Francisco-Saulito: km. 10.

I requisiti del perfetto pilota d'aviazione civile.

Secondo Earl F. Ward, vecchio aviatore che è stato recentemente incaricato di scegliere fra tutti i piloti americani 19 piloti per la linea aerea New York-Boston-Montréal, i requisiti che ogni pilota civile dovrebbe possedere per poter venire considerato abile ed idoneo sono i seguenti:

Il peso del pilota non dovrebbe essere inferiore ai 67 chilogrammi. Egli dovrebbe aver volato un minimo di 1000 ore, pilotando preferibilmente in questo tempo almeno una mezza dozzina di differenti tipi di aeroplani. Deve essere di bell'aspetto e deve aver avuto una esperienza di almeno due o tre incidenti aviatori, nei quali abbia saputo dare dimostrazione di sangue freddo, presenza di spirito, abilità a far fronte alle improvvise evenienze, capacità tecnica ed animo saldo. Deve saper provocare la fiducia istintiva del passeggero con un solo sguardo. Se egli fallisce in questo, gli affari della Compagnia ne soffrono ed il pilota perde per la società ogni utilità.

Linea aerea Rotterdam-Zierikzee.

Salvo ostacoli imprevisti, il 4 maggio prossimo sarà inaugurata la prima linea olandese in servizio interno Rotterdam-Zierikzee.

Gli apparecchi assicureranno a Rotterdam la corrispondenza con gli apparecchi che partono in direzione di Amsterdam e verso l'estero.

In seguito si cercherà la collaborazione della città di Flessingue, in vista di prolungare fino a questa città la linea Rotterdam-Naamstede.

Taxi aerei.

In seguito ad accordi fra la L.O.P.P. di Cracovia e la Società Lot, anche in Polonia verrà istituito fra poco un servizio turistico aereo con apparecchi a nolo.

Il costo del volo sarebbe di 1 *zloto* (lit. 2,15) per chilometro.

I voli su Varsavia costeranno 20 *zloti* ogni quarto d'ora.

Per incoraggiare il turismo aereo.

Il Reale Aero Club britannico ha inaugurato una speciale sezione del turismo aereo, sia in patria sia all'estero. In considerazione dell'aumento dei soci inscritti ai circoli e dei proprietari privati di velivoli, è apparsa la necessità di un ufficio specialmente incaricato di fornire informazioni complete e precise sugli itinerari aerei, sugli aerodromi, sui campi di atterraggio, sulle zone vietate e sui «corridoi» di rotta. Il medesimo ufficio fornirà anche notizie sulle formalità e su tutto quanto si richiede per l'ingresso e l'uscita dai vari Paesi.

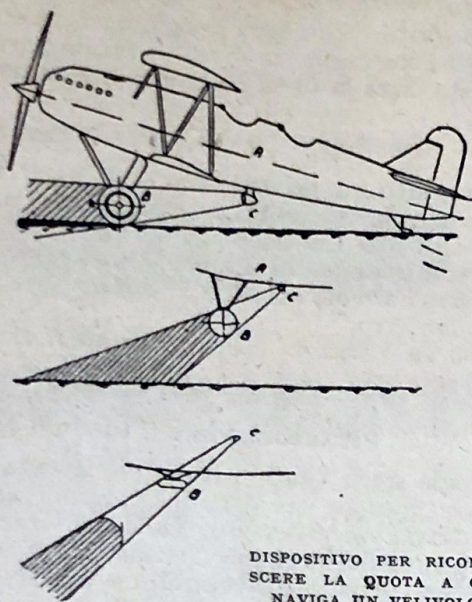
Il Reale Aero Club, d'accordo con la F.A.I., emette tessere e formulari doganali per aviatori, che permettono a questi di volare ovunque senza pagare diritti doganali sul loro apparecchio. La tassa per ciascuna tessera è, per i soci dell'Aero Club, di 25 scellini, qualora l'aeroplano non superi il valore di 1000 sterline. I non soci sborsano una sterlina e uno scellino in più.

L'aviazione al servizio dei missionari.

D'ora in avanti i missionari che sono stabiliti nell'Alaska disporranno di un aeroplano. Il velivolo, che è stato rimesso ai Gesuiti dalla missione Marquette a cura dell'associazione

di patronato omonimo, è un monoplano a 6 posti, dotato di un motore che consuma un nuovo carburante conosciuto sotto il nome di Aero-Diesel. Il velivolo è pilotato dal gesuita Giorgio J. Feltes, che ha già al suo attivo 100 ore di volo e che è il solo membro dell'Ordine dei gesuiti che sia in possesso di un brevetto di pilota. La base aerea in Alaska sarà Holy Cross Mission, nell'alta valle dello Youkon. Il velivolo è stato costruito in modo da poter eventualmente servire da ambulanza. Esso permetterà di stabilire comunicazioni con le Missioni isolate e rimanere in contatto col mondo civile durante i lunghi inverni.

Invenzioni e brevetti.

L'Ing. Georg Gillert, di Berlino, ha ideato un dispositivo che consente al pilota di riconoscere la quota di un velivolo al disopra del terreno in procinto di eseguire un atterraggio notturno.

DISPOSITIVO PER RICONOSCERE LA QUOTA A CUI NAVIGA UN VELIVOLO.

Il dispositivo consta di una sorgente luminosa o di un riflettore applicato al disotto della fusoliera in modo da proiettare l'ombra di una parte dell'apparecchio destinata a toccare per prima il terreno, cioè, ordinariamente, una delle ruote del carrello. Dalle dimensioni e dal variare dell'ombra il pilota può trarre elementi per la stima della quota alla quale il velivolo si libra ancora sul terreno prima di atterrare.

Medici aviatori e per aviatori.

Il Ministero della Guerra degli Stati Uniti ha istituito, nella Sanità Militare, una apposita sezione di « medicina aviatoria ».

Malattie particolari del pilota aviatore sono la sordità, l'ottusità dell'udito ed altri disturbi di esso. La ripetuta permanenza in elevati strati atmosferici conduce anche ad una serie di disturbi, tutti dipendenti da penuria d'ossigeno.

A Brooks Field, presso San Antonio, nel Texas, è stata aperta una scuola di medicina aviatoria, che ha già istruito 60 medici specialisti. Questi sono assegnati ai reparti aerei dell'Esercito e della Marina e debbono avere essi medesimi esperienza d'aviatori. Stando in contatto con i piloti, osservandoli costantemente, sono in grado di individuare tempestivamente i sintomi che ad altro medico, non specializzato, ben difficilmente risulterebbero evidenti.

Servizi aeropostali notturni senza scalo.

La Sezione di Aviazione Civile della Camera di Commercio di Londra sta patrocinando l'inaugurazione di servizi aeropostali notturni fra Londra e i più importanti centri del continente europeo.

E' stato scelto un certo numero di punti terminali proposti nel continente europeo, distanti circa 1000 miglia da Londra (oltre 1500 chilometri) come Oslo, Stoccolma, Varsavia, Budapest, Roma, Madrid, che potrebbero essere raggiunti durante la notte da un velivolo avente una velocità media superiore ai 160 km. all'ora, con un guadagno da un giorno e mezzo a due giorni sulla consegna effettuata dagli ordinari sistemi postali di superficie. Il progetto includerebbe, altresì, il lancio della posta a mezzo di paracadute (e ciò per evitare scali intermedi) sui centri importanti posti fra i due terminali, come Amsterdam, Amburgo, Copenaghen, Colonia, Berlino, Lipsia, Monaco, Praga, Vienna, Parigi, Bordeaux, ecc.

L'aeroplano e la pesca.

A Reykiavich, in Islanda, è stato sperimentato con molto successo l'impiego dell'aeroplano per la pesca delle aringhe.

Il còmpito dell'aeroplano è quello di sorvolare sulle zone marine di passaggio delle aringhe nei mesi estivi, e segnalare alle navi da pesca, a mezzo della radiotelefonia, i punti in cui si trovano i vari scaglioni di pesci e la direzione della loro rotta.

Da un'altezza di 800 o 1000 metri è facile avvistare gli scaglioni di aringhe compatti, che si presentano come macchie scure nell'acqua.

Questa combinazione di mezzi aerei e marittimi permette la più rapida, sicura ed economica pesca delle aringhe.

Una linea aerea Tokio-S. Francisco.

Si è recentemente formata una grande Compagnia giapponese di trasporti aerei, la quale dovrà agire in collaborazione con la compagnia Zeppelin. Essa si propone l'istituzione di una linea regolare di comunicazioni aeree con dirigibili fra Tokio e San Francisco. La nuova società avrà un capitale azionario di 120 milioni di yen (pari a 15 milioni di dollari).

Il viaggio fra i due punti estremi durerà 68 ore e costerà 1800 yen. La stessa Compagnia spera di poter anche in un prossimo avvenire istituire una linea aerea fra Tokio e Parigi.

“Egli non ci aveva detto che sapeva disegnare!„

«Ecco qua, Signor Direttore, il nostro giovane accusato. Guardi com'è sorpreso ed impacciato! Pure la sua colpa è evidente: «Ha del talento, ma dimostra d'ignorarlo e lo lascia improduttivo».

«È stato per un caso che ho fatto questa scoperta: sabato scorso, sul tram, osservai questo ragazzo mentre sembrava tutto intento a scarabocchiare non so che cosa su di un taccuino. Di quando in quando un breve sollevar delle palpebre e una rapida occhiata sempre in una medesima direzione: seguii l'occhiata e ne scoprii l'oggetto: una grossa e matura signora, impennacchiata e dipinta, così grassa che pareva scoppiare da tutte le parti, si affannava or con l'occhialino or col ventaglio, attirando su di sè gli sguardi di tutti i viaggiatori.

«Avvicinatomi a questo bravo giovanotto, sbirciai sul suo taccuino: non era certo un ritratto, e ancor meno una caricatura: era una «traduzione» (ma come intelligente!) del curioso modello.

«Domandai allora al nostro giovane artista l'autorizzazione di curiosare oltre sul taccuino, e scoprii, sfogliandone le pagine, una gran quantità di schizzi i più diversi, di figure le più sorprendenti.

«Ma Lei non ci aveva mai detto . . .

«Oh! Signore, mi rispose, dei semplici schizzi di nessun valore . . .». E, ad ultima scusa, aggiunse: «Lo faccio così per divertirmi».

«Continuai la mia inchiesta e seguii l'amico sino a casa sua. Vi trovai, come m'aspettavo, i lavori più originali e diversi: a penna, a pennello, a matita: paesaggi, scenette della strada, composizioni decorative, illustrazioni di libri, schizzi di mobili e persino saggi di pubblicità per la nostra Ditta, come quello che ora avete sotto gli occhi.

«Eppure . . .

NON CI AVEVA DETTO CHE SAPEVA DISEGNARE!

«Ma infine, perchè?

«Perchè, Signor Direttore . . . è da così poco tempo che disegno . . . da qualche mese appena . . .

«Da qualche mese? . . . Ma come diavolo ha fatto?

«Io avevo sempre desiderato di saper disegnare, ma le poche lezioni che avevo preso in antecedenza e i lavori che in seguito avevo tentato di fare mi avevano scoraggiato per sempre. Quando, circa un anno fa, notai un annuncio che cominciava così: SE POTETE SCRIVERE, POTETE DISEGNARE . . . *e vantava le qualità di un metodo «completamente nuovo, semplice e attraente», per l'insegnamento del disegno, il Metodo ABC. Chiesi il fascicolo illustrativo. Fui tentato. Mi iscrissi.*

«Il primo corso fu per me una rivelazione. Dopo il quarto mese ero stupito dei progressi conseguiti: i miei disegni erano «qualche cosa», cominciavano persino a piacermi, sì che mi misi a lavorare con un ardore ancor più grande. Non era un lavoro il mio, ma un bisogno, un piacere! Le difficoltà erano sparite, tutto era diventato semplice per me! Sentivo che la mia personalità cominciava ad affermarsi . . .

«Ma è proprio straordinario. Non avrei mai immaginato che fosse possibile di imparare il disegno in modo così perfetto, così rapido. E quando crede di poter finire i Corsi?

«In sei, sette mesi . . . spero!

«Bene! Torni da me allora, e Le darò la possibilità di migliorare seriamente la Sua posizione . . .»

Il caso di questo giovanotto non è unico: egli non è certo il solo che abbia dovuto la sua riuscita alle proprie qualità di disegnatore. È perciò che abbiamo pensato che fosse di grande interesse diffondere mercè il nostro metodo la conoscenza del disegno, e a tale intento abbiamo pubblicato un bel fascicolo, riccamente illustrato, che dà tutte le informazioni necessarie sul programma e sul funzionamento dei nostri Corsi.

QUESTO FASCICOLO È INVIATO GRATUITAMENTE A CHIUNQUE NE FACCIA RICHIESTA ALLA:

SCUOLA A.B.C. DI DISEGNO - (Ufficio O. 14) - Via Ludovica N. 4 - TORINO

ANNO XXXVII — Sommario del Fascicolo di Aprile — N. 4

Abbonamento per il 1931: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Anno XXXVI - N. 4

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie
Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI del testo dalla pag. 241 alla 320 e del notiziario dalla pag. *137* alla *184*.

Aprile 1931
(Anno IX)

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

L'arte italiana nei Musei di Vienna

1° IL MUSEO STATALE DI STORIA DELL'ARTE

Le raccolte del Museo di storia dell'arte a Vienna sono in realtà le raccolte di una sola famiglia: una vecchia e diramata famiglia, che ebbe la ventura di fornire molti geniali raccoglitori. I primi furono il tirolese arciduca Ferdinando e l'imperatore Rodolfo II, i quali alla fine del sec. XVI, nei loro castelli di Ambras presso Innsbruck e Hradschin, di Praga istituirono i « Gabinetti d'arte e di rarità » (*Kunst-und Wunderkammern*). Più tardi fu grande raccoglitore l'arciduca Leopoldo Guglielmo, fratello dell'imperatore Ferdinando III, il quale approfittò del periodo di suo Governatorato a Bruxelles specialmente per formarsi una cospicua raccolta di quadri.

A codesti tre fondi principali s'aggiunsero poi elementi d'arte acquistati in occasione di matrimoni, o per un passeggero interesse collezionistico di alcuni membri della famiglia; tale fu il caso di Ferdinando III e di Leopoldo I, che acquistarono quadri nelle aste olandesi. Le raccolte che venivano così formandosi, e che noi siamo in grado di ricostruire sulla base di vecchi inventari e di illustrazioni, palesavano chiaramente il gusto del loro tempo. Per quel che riguarda la fine del Cinquecento è ovvio che l'Italia figurava come il paese dell'arte per eccellenza e le opere italiane riscuotevano il maggior plauso. Così Leopoldo Guglielmo acquistò innanzi tutto dipinti del Rinascimento Italiano, del tardo Cinquecento, ed opere di pittori suoi contemporanei. L'arte primitiva invece — il Quattrocento (che interessò appena la generazione post-Ruskiniana), il Trecento ed il Dugento, ai quali sempre più si rivolge oggi la nostra attenzione — non ebbe accesso alle raccolte, fatta eccezione per alcune sculture, il cui pregio era costituito dalla loro stessa natura. A questo gruppo appartiene il rilievo marmoreo di Antonio Rossellino, che fu certo por-

ANTONIO ROSSELLINO - LA VERGINE COL BAMBINO.

tato in dote da Claudia De Medici nel 1626, quando andò sposa all'arciduca Leopoldo V del Tirolo, e che veramente fa l'impressione, nel prezioso trattamento della superficie parzialmente dorata, di una nobile immagine votiva. Anche i molti piccoli bronzi, per lo più anonimi, che nella stessa intenzione dei loro creatori dovevano competere con quelli antichi, appartengono a questo gruppo. Ci sono qui molte riproduzioni di figure classiche fedelmente imitate; ci sono veri e propri falsi, che si volevano passare per genuini, e nei quali è palese il nobile sforzo di superare l'opera degli stessi ispiratori.

Una di codeste opere è il gruppo in bronzo del *Bellerofonte* di Bertoldo, che già Marcantonio Michiel descrisse per averlo visto nella casa Cappella a Padova: « Lo Bellerofonte de bronzo che ritiene il Pegaso de grandezza de' un piede tutto rotondo, fu de mano de Bertoldo ma gettado da Adriano suo discipulo ed è opera nettissima e bona ». Questa attribuzione è confermata dalla firma sotto lo zoccolo: « *expressit me Bertholdus conflavit Hadrianus* ».

Per comprendere la grossolanità primitiva di questa composizione, conviene confrontarla col celebre modelletto di Leonardo, in cui il cavallo impennato e il cavaliere sono fusi in una vibrante unità.

Ma anche la ruvidezza tecnica del gruppo Bertoldiano ha il suo fascino; anzi per noi, ha un fascino maggiore di quello della perfezione tecnica, con cui la fonderia del Giambologna soleva cesellare i suoi bronzi.

Quando l'arciduca Cosimo I di Firenze chiese all'imperatore Massimiliano II la mano dell'arciduchessa Barbara per il proprio figlio Francesco, gli inviò in dono diversi bronzi per facilitarne il consenso. Il Borghini nel suo *Riposo* (III, 160) li elenca: « un Mercurio.... una istoria.... e una figurina ». La istoria è, anche nella sua complicata rappresentazione iconografica, un documento dello spirito d'allora, che voleva conservare una sua nobile ermetica, involvendola in indovinelli intelligibili soltanto agli iniziati. L'istoria rappresenta la richiesta amorosa del giovane principe, come si può rilevare di primo acchito dal ritratto di Francesco e dal Cupido che lo sovrasta, ma il carattere attuale della scena si riferisce ad una allegoria contemporanea, le cui fonti possiamo riconoscere soltanto per vie indirette. Una copia del rilievo è detta — in un inventario fiorentino — « il parto di Cibele »; denominazione, questa, che ci offre la chiave dell'interpretazione.

Giorgio Vasari, nei suoi *Dialoghi*, si rivolge al giovane principe Francesco, spiegandogli l'allegoria: « Opis Cibele è la madre di Vostra Eccellenza ». Francesco è quindi « il parto di Cibele »; dietro a lui sta il grande avo Cosimo (Saturno); il Principe abbandona la città paterna personificata dal dio fluviale Arno e si avvicina, condotto da Mercurio, all'eletta sposa.

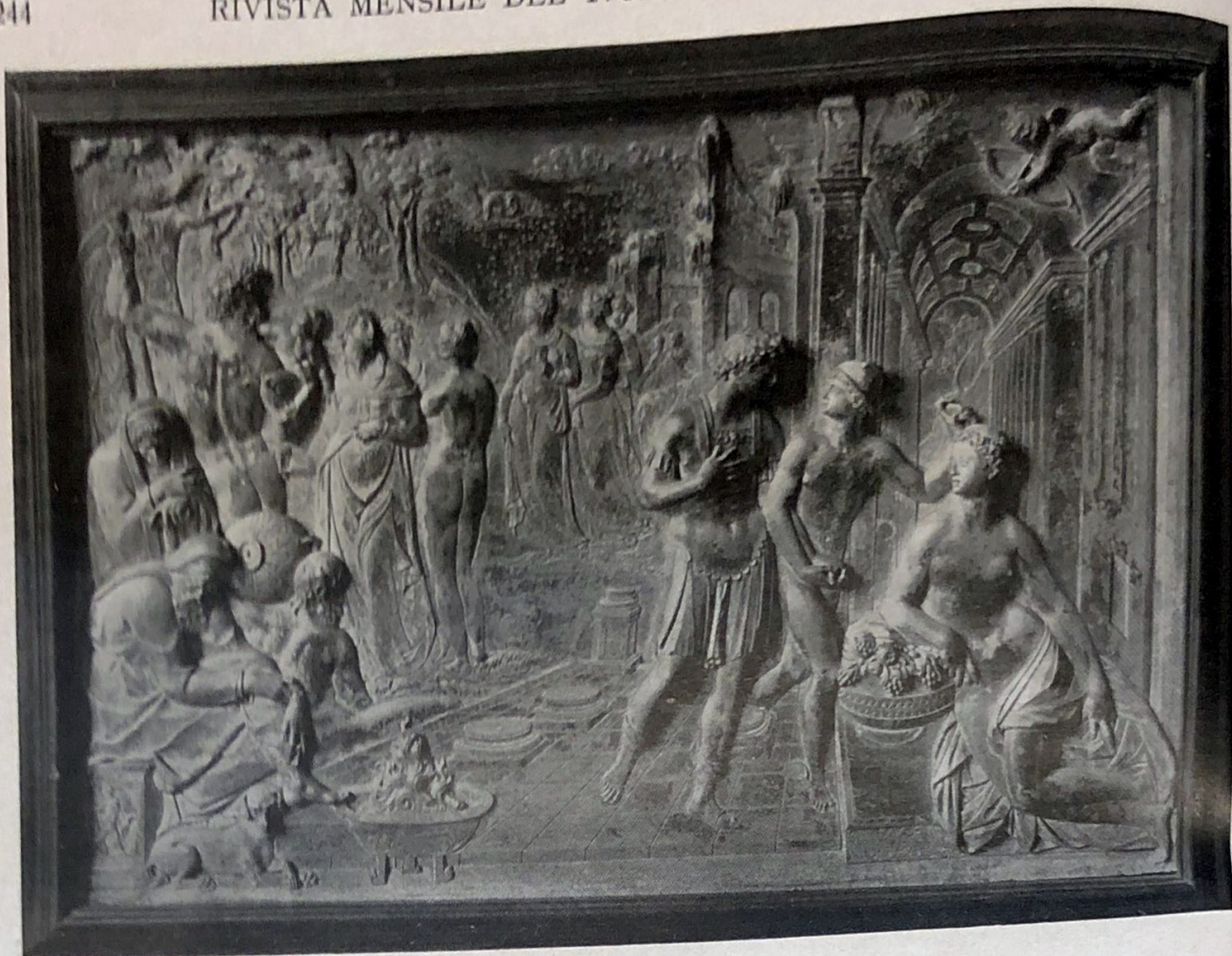
L'imperatore Rodolfo II, a cui era destinato il bassorilievo dell'istoria, si curava di solito più del soggetto che della fattura; e

quando non si trattava di un soggetto religioso, egli amava che fosse tale da risvegliare una certa gioia sensuale. Certo fu questo il movente che lo spinse all'acquisto dei due quadri del Correggio, il *Ganimede* ed *Io*. Essi si trovavano in possesso di Antonio Perez, Segretario di Stato di Filippo II di Spagna, quando l'Ambasciatore austriaco a Madrid richiamò l'attenzione dell'Imperatore su di essi. Questa presentazione dovè esser fatta con molto calore, se Rodolfo II fu preso da tanta impazienza di vedere i dipinti, che nel 1857 se ne fece inviare a Praga le copie. Appena dieci anni più tardi l'Imperatore entrò in possesso degli originali. E quando gli Svedesi vennero a Praga, non trovarono che quelle copie, poichè gli originali stessi erano stati portati in salvo a Vienna, dove — nel Settecento — venivano descritti come le perle della « camera del tesoro ». Il soggetto di questi quadri mitologici è intelligibile a prima vista, mentre il celebre quadro del Giorgione, che il Michiel aveva visto nel 1525 in casa di messer Taddeo Contarino a Venezia, era già, a così breve tempo dalla esecuzione, un mistero iconografico, come lo prova la stessa descrizione alquanto vaga: « la tela a olio delli tre philosophi nel paese, dui ritti ed uno sentado, che contempla gli raggi solari cum quel saxo finto cusì mirabilmente, fu cominciata da Zorzo da Castelfranco et finita da Sebastiano Venitiano ».

BERTOLDO - BELLEROFONTE.

L'enigma di questa figurazione non è stato fino ad oggi mai risolto, per quanto molti vi si siano dedicati e affaticati intorno. Gli inventari del 1659 della raccolta dell'arciduca Leopoldo Guglielmo, il quale acquistò il quadro, lo indicano col titolo di « paesaggio » oppure « tre matematici che misurano l'altezza del cielo ». Nel Settecento il quadro è detto « dei tre saggi dell'Oriente »; nell'Ottocento « dei tre agrimensori » o « dei tre astrologhi ». L'ultima generazione non si è accontentata della prima impressione, ma si è valsa di un vasto apparato critico e scientifico per interpretarne il senso. Furono indagate le fonti letterarie, e si trovò che c'era un passo dell'*Eneide* di Virgilio che poteva anche adattarvisi: è quel punto dell'ottavo libro, dove si racconta come il re Evandro, accompagnato dal suo giovane figlio Pallade, mostrasse ad Enea, durante una passeggiata serotina, tutti i luoghi ove si sarebbe fondata un giorno la gloria di Roma. Ma anche questa spiegazione non poteva soddisfare. E forse codesto velo non potrà mai essere compiutamente sollevato, dacchè il pittore stesso ha voluto fasciare di mistero la sua concezione. Le figure della scena non sono molto movimentate, quasi che ciascuna di esse si raccolga nell'ascoltazione della propria anima, mentre il loro palpitante silenzio si comunica al paesaggio, vi fluisce senza interruzione, ne diventa lo spirito e l'eterno linguaggio. Questo fa sì che il senso della natura sia quello che domina nel mirabile dipinto.

La pittura veneziana del Cinquecento forma il gruppo più forte e compiuto dell'arte italiana in quella raccolta; a cominciare da Giovanni Bellini, il quale vi è rappresentato con un'opera assai tarda: una giovane donna che si ravvia i capelli davanti allo specchio, opera dipinta dall'artista quasi novantenne (1525) con una dolcezza quasi timorosa, come se avesse voluto reagire ai grandi accordi coloristici e alle ricche forme verso le quali la nuova generazione intorno a lui si sentiva irresistibilmente portata.

In nessun Museo italiano, Tiziano è rappresentato in modo così splendido come a Vienna; e soltanto a Madrid si può trovare

GIAMBOLOGNA - IL PARTO DI CIBELE (BASSORILIEVO).

una raccolta che possa in qualche modo esserle comparata. Del primo tempo del pittore è la Madonna cosiddetta *Zingarella* e la *Madonna delle ciliege*. Dall'una all'altra v'è un tal progresso, che un tempo la prima opera fu attribuita al Giorgione. All'incertezza della quattrocentistica *Zingarella* si contrappone infatti la « maniera grande » della *Madonna delle ciliege*, che unisce il senso grandioso del nuovo tempo al sapiente uso di tutti i mezzi compositivi, strumenti di una grande orchestra fusi in un poderoso accordo.

Un esempio di questa maturissima arte compositiva è l'*Ecce Homo*. Tiziano lo dipinse nel 1543 per la famiglia D'Anna, nella cui casa, a S. Benedetto sul Canal Grande, lo vide Francesco Sansovino, e lo descrisse nel suo panegirico a Venezia nel 1580. Il Ridolfi racconta che Tiziano volle rappresentare dei ritratti nei personaggi di questo quadro: Pilato dovrebbe avere le fattezze dell'Aretino; il cavaliere corazzato, quelle di Carlo V; il cavaliere col turbante, quelle del sultano Solimano il Grande; mentre l'uomo dal bastone, nell'ombra, rappresenterebbe il Vecellio stesso.

Le vicende di questo quadro si possono seguire senza interruzioni: il duca di Buckingham lo acquistò, e il celebre collezionista Carlo d'Arundel glielo invidiò al punto da offrirgli, ma indarno, 7000 sterline in danaro o in terreni. Quando nel 1648 la raccolta del Duca fu mandata all'asta in Anversa, l'imperatore Ferdinando III fece acquistare la tela. È notevole, in questa circostanza, il fatto che ancora una volta i collezionisti absburgici dovettero, per acquistare siffatti capolavori, competere sul mercato antiquario internazionale come acquirenti privati senza usufruire delle loro aderenze dinastiche.

La grande tela (larga quasi 4 metri) è riempita da diciassette figure, grandi al vero, come da una marea di folla, in cui vi sono pause accorte, e l'ultima tensione ancor trema, e tutte le luci improvvise fiammeggiano tra la umana superbia e l'ignavia. Dall'orlo di sinistra all'estrema destra, il movimento ondeggia, diventa dramma, e il cielo tempestoso ne riflette l'agitazione. È tutta una gamma espressiva, in cui non sono tuttavia che tonalità armoniose; nessuna deformazione nel dolore, nessun realismo che ci opprima. Que-

GIORGIONE - I COSIDETTI TRE FILOSOFI (PARTICOLARE).

sta è arte romanica; questa è anche l'arte di un uomo che doveva vivere un secolo e vivere creando, senza disperdere le proprie forze nel travaglio quotidiano per l'esistenza, che è sempre dolore.

A Tiziano ancora appartiene il *ritratto di Jacopo da Strada*, dipinto nel 1566.

Il Da Strada era l'intendente artistico dell'imperatore, « l'antiquario »; ma, raccoglitore appassionato egli stesso, è in questo ritratto appunto come tale rappresentato. Vedetelo infatti sollevare una statuina, che sembra

TIZIANO - « ECCE HOMO ».

TIZIANO - PASTORE E NINFA (PARTICOLARE).

porgere allo spettatore; la sua testa è piegata come se stesse parlando a persona fuori del quadro, il suo atteggiamento è vivo. Non la sua effigie soltanto è raffigurata, ma anche la sua inclinazione e la sua professione, l'atmosfera spirituale e sociale in cui respira, l'ambiente in cui vive. E tuttavia le cose secondarie non gravitano in preponderanza, le forme aleggiano nello spazio d'ombra, cui il rosso della manica serica conferisce una luce misteriosa.

Già del tutto staccata dal proprio tempo e dal gusto del pubblico è l'altra opera senile di Tiziano, che raffigura *Il pastore e la ninfa*. Suonava il pastore il flauto, e la fanciulla riposava tranquilla, come trasognata; ora egli sta deponendo il flauto e la donna volge la testa a lui oltre la spalla: presto il pastore riprenderà la sua musica, e la ninfa il suo sogno. Ecco una pausa in cui ancora riecheggia il suono, ecco un silenzio che già presenta una nuova armonia. Le stesse figure sono fuori di ogni realtà, e il paesaggio è una visione, un argenteo incanto, in cui balena il ricordo di un sogno.

Passare da quest'ultimo documento dell'arte senile del maggior genio pittorico di

TIZIANO - LA VERGINE DELLE CILIEGE.

Venezia alle opere dei maestri minori, è balzare di colpo in un mondo artistico di parecchio inferiore; anche se la fiabesca *Violante* di Palma il Vecchio fu celebrata, nella raccolta di Leopoldo Guglielmo, come uno tra i ritratti muliebri più belli, e se la *Santa Giustina* del Moretto è piena di intima pace.

A Lorenzo Lotto vengono attribuiti, nella Galleria di Vienna, tre quadri, alquanto diversi stilisticamente tra di loro. Il *ritratto di giovane,* che oggi si ritiene tra le opere giovanili del Lotto, portava diverse altre attribuzioni; ma, per quanto possa parere strana la parsimonia dei mezzi in un così giovane pittore, l'ultima attribuzione è tuttavia sicura. Il quadro ha un sobrio smalto coloristico, e il nero dell'insieme contro il bianco della tenda si stacca nettamente; la lampada accesa in alto ha presumibilmente un significato simbolico, e forse allude alla transitoria fiamma della vita. L'altro ritratto lottesco colla *zampa aurea* introduce nell'incanto dell'arte giorgionesca con maggiore intensità. E la sua *Madonna* già possiede i cangianti colori che accennano all'Italia centrale.

Il Tintoretto, nato e vissuto a Venezia, fu quegli che volle realizzare la sintesi di Venezia e di Roma, cioè di Tiziano e di Michelangelo. Non rifuggì egli dagli effetti scenografici di profondità, come aveva fatto Tiziano, ma studiò ogni scorcio della figura valendosi di elementi corporei e con l'ausilio della prospettiva lineare. Figuratevi che per impostare le sue grandiose e complesse composizioni, egli si costruiva una specie di teatrino con figurine modellate in cera: appendeva le figurine con cordicelle in una cassetta e studiava i diversi scorci e gli effetti della luce sul loro rilievo. Nel suo gran quadro di *Susanna al bagno,* la donna ha la nobile naturalezza d'una Venere antica. Lo specchio in cui si mira la testina capricciosa è appoggiato contro un cespuglio, dietro cui appaiono le calve teste dei vecchioni. I contrasti, che

TIZIANO - LO SCULTORE JACOPO DA STRADA.

qui son marcati fin quasi alla caricatura, si trasformano in una allegoria di grande stile nel ritratto del *Vecchio con nipote*, ove si vorrebbe ritrovare nelle due persone raffigurate la stessa fisonomia e afferrare così l'inesorabile fluire della vita, dalla fresca aurora del fanciullo al rassegnato tramonto del vecchio.

Dalla folla dei veneziani scegliamo alcuni esempi. Il catalogo annovera quaranta quadri di Tiziano, più di trenta del Tintoretto, venticinque del Vecchio Palma, più di venti dei Bassano. Accanto a tale ricchezza rimangono scarne tutte le altre scuole, anche se alcuni eccellenti esempi di queste raggiungono il livello di quella veneziana.

Così risplende come un gioiello il *San Sebastiano* del Mantegna. La tavola, proveniente dalla raccolta di Leopoldo Guglielmo, magnificamente conservata, brilla nella superficie translucida come nobile smalto. Come immagine sacra ha un carattere piuttosto singolare. Il martirio del Santo porge l'occasione per rappresentare un paesaggio di archeologia classica; di antico stile è la colonna a cui il Santo è incatenato, e l'architettura di sfondo rappresenta un arco trionfale rovinato, intorno a cui stanno ammucchiati gli avanzi delle sue decorazioni. Perchè l'impressione erudita fosse completa, la iscrizione sul pilastro fu scritta in lingua e caratteri greci e, per renderne il senso ancora più misterioso ai non iniziati, disposta in senso verticale.

Ma certo l'artista non fu indotto a ciò soltanto da interesse per il mondo antico o da velleità di erudizione. Egli infatti, con la stessa precisione con cui dipinse le pietre pavimentali, lavorò il corpo del giovane, che ha la stessa freddezza del marmo a cui è legato; e con la stessa precisione, quasi di miniatura, sono dipinte le nuvolette nel cielo di turchese. Nella nuvola più alta si riconosce, bianca come il marmo, la figura di un cavaliere, che si vuole rappresenti re Teodorico, il quale sarebbe stato scelto dal Mantegna a simbolo del Paganesimo persecutore dei Cristiani, secondo un bassorilievo romanico che tutt'oggi esiste sulla facciata della chiesa di S. Zeno a Verona.

Molte sono le tracce che conducono da Padova a Venezia; ma se dall'arte dell'Italia settentrionale si passa alla *Madonna tra il verde* di Raffaello, questa fa l'impressione di una nobile straniera. Come lo attesta una iscrizione sul bordo della veste, il quadro fu dipinto nel 1506 per Taddeo Taddi fiorentino, dai cui eredi lo acquistò direttamente l'arciduca Ferdinando Carlo. La soluzione formale è impostata come un imperativo categorico: così è, e così deve essere. Il triangolo, espressione geometrica del riposo e dell'equilibrio, invade tutta la superficie del quadro e ne raggiunge i bordi, sì che la cornice ne risulta come naturale conseguenza. Questa legge viene enunciata « sub specie aeternitatis », ma in questa applicazione raffaellesca, essa ha tale una forza immediata, oltre ogni pedantesco concetto, che sembra scaturita dalla fresca e fantasiosa anima di un fanciullo.

Raffaello sembra al di sopra di ogni discussione riguardante il valore e il gusto artisti-

ALESSANDRO BONVICINO, DETTO IL MORETTO - S. GIUSTINA.

LORENZO LOTTO - RITRATTO DI UN GIOVANE.

che furono scambiati fra il 1792 e il 1821 tra l'imperatore Francesco II e suo fratello, l'arciduca Ferdinando di Toscana, cioè tra Vienna e Firenze. Dei ventidue quadri che furono allora mandati a Firenze ne nomino uno soltanto: *L'adorazione dei Magi* di Alberto Dürer, il quale ancora si conserva agli Uffizi. A Vienna vennero dalla galleria Fiorentina quindici dipinti di Alessandro e Cristoforo Allori, Francesco Salviati, Salvator Rosa, Carlo Dolci, Giorgio Vasari ed altri. Tutte queste opere, che allora scelse Luigi Lanzi per Vienna, appagavano lo stesso gusto; persino la *Presentazione al Tempio* di Fra Bartolommeo, del 1516, che va posta in prima linea tra le opere di questa spedizione fiorentina, spinge la espansività dei gesti nella dedizione per il Bambino sino al sentimentale. Qui regna l'arte riconosciuta, « infallibile », quell'arte accademica di alta scuola contro cui, o di proposito o inconsciamente, sempre si finisce per ribellarsi. Il naturalismo del Caravaggio, nel '500, rappresenta una reazione a codesta arte, come il misticismo del Magnasco e l'incanto luminoso e atmosferico del Guardi lo furono nel '700.

Questa rivoluzione ha da essere giustamente compresa. Essa riuscì a riprendere ben presto il suo imperio indiscusso; e questo avvenne già nella prossima generazione col Caravaggio, la cui grandiosa tela della *Madonna del Rosario*, acquistata da un gruppo di artisti, tra i quali v'erano il Rubens e Jan Breughel il Vecchio, per 1800 fiorini, fu poi donata alla chiesa dei Domenicani di Anversa, che la vendettero all'Imperatore Giu-

co. E lo è in realtà per il grande pubblico, per il quale la luce di quel nome basta ad escludere ogni tentazione di critica. L'uomo che ha sensibilità artistica deve invece vincere le proprie suggestioni per comprendere a fondo, nel suo effettivo valore, ogni opera del passato. Il chiaro funzionalismo verso cui si orienta l'arte del nostro tempo, è invece una autentica esaltazione del nuovo valore di Raffaello.

L'impressione di stranezza che può dare l'arte di Raffaello, quando vi si giunga da quella della scuola veneziana, scompare se a lui si risalga per il vasto fiume dell'arte accademica, di cui era considerato il progenitore. Per questa arte non è ancora giunta l'ora della piena valutazione estetica; e con vero rammarico rivediamo le liste dei dipinti

RAFFAELLO SANZIO - LA VERGINE TRA IL VERDE.

seppe II nel 1781. Il donatore che vi è raffigurato genuflesso a sinistra è ignoto, ma la sua testa è dipinta così brillantemente che potè formarsi la leggenda che fosse opera del Van Dyck. Abbiamo voluto ancora una volta narrare le vicende esterne di un quadro per provare che l'opera veniva più spesso acquistata dal collezionista che non dal committente.

Lo stesso che per la pittura vale, strano

ANDREA MANTEGNA - S. SEBASTIANO.

a dirsi, anche per molti tesori dell'arte industriale. Il pezzo più celebre della raccolta è certo, in questo campo, la saliera di Benvenuto Cellini, incominciata nel 1539 per il cardinale Ippolito d'Este e terminata appena nel 1543 per Francesco I di Francia. Carlo IX la donò all'arciduca austriaco Ferdinando. È l'unico lavoro d'oreficeria del Cellini che si possa identificare senza il minimo dubbio. Di fronte alla sua celebrità restano offuscati i tesori in diaspro, lapislazuli, agata, che erano stati lavorati per Rodolfo nella bottega del milanese Ottavio Miseroni a Praga, nonchè i cristalli che Giovanni de' Bernardi da Castelbolognese, Francesco Tortorino e Dionisio Miseroni avevano incisi nel '600 per Ferdinando III. Ma se tali prodotti artistici di celebrati virtuosi non riescono ad imporsi, tanto meno lo possono le opere anonime, come i vetri di Murano: sia la coppa coi trionfi dipinti, della Bottega dei Berovieri (metà del '400), sia il gruppo dei « Capitani », soffiati in vetro versicolore, e con motivi tratti dalla commedia dell'arte.

Ed eccoci di nuovo a Venezia. Non è per puro caso che le relazioni della capitale absburgica con la Serenissima sono naturalmente più strette che con altri centri d'Italia: Venezia e Vienna sono due città aperte alle energie spirituali e artistiche delle zone alpine. Inoltre l'arte di Venezia non è tanto legata al luogo di origine, come quella di Firenze o di Roma, poichè artisti veneziani, che avevano imparato in patria, viaggiavano all'estero e quivi dipingevano le loro vedute, con un senso creativo che divenne poi una norma. Bernardo Bellotto, detto il Canaletto, nipote e scolaro di Antonio Canale, ha creato, si può dire, l'immagine di Vienna settecentesca per i viennesi: la città veduta dal Belvedere, la Freiung, la chiesa scozzese, la chiesa dei Domenicani, la vecchia piazza universitaria, la piazza Lobkowitz, le molte vedute dei castelli imperiali di Schönbrunn e di Schlosshof — tredici quadri in tutto — furono da lui dipinti per commissione della Corte imperiale dal 1758 al 1760. In essi la pittura italiana figura per l'ultima volta come arte dominatrice, chè l'universale stile napoleonico non produsse più alcun genio in questo campo dell'arte. Il Canaletto attinse dalle doti del popolo la sua vigoria figurativa.

L'imperatore Francesco I, trovandosi in viaggio di nozze a Roma con la sua quarta

CARAVAGGIO - LA MADONNA DEL ROSARIO.

moglie, nel 1819, visitò lo studio del Canova ed a lungo si trattenne dinanzi al gruppo del Teseo che uccide il centauro. Il maestro lo aveva incominciato nel 1805 per una piazza di Milano, ma poi era rimasto a lungo interrotto, a motivo delle vicende politiche, ed era stato ripreso solo nel 1817. La testa del centauro è inspirata a quella di Laocoon-

BERNARDO BELLOTTO - VEDUTA DI VIENNA DAL BELVEDERE.

te, mentre per studiare il suo corpo, il Canova fece gettare nel gesso fuso un vero cavallo colpito a morte. Il singolare getto di questo gruppo si conserva ancora nel Museo di Belle Arti di Ravenna. Francesco I acquistò il gruppo marmoreo e lo allogò in un tempietto appositamente costruito nel giardino pubblico, accanto alla Hofburg. Oggi la mirabile opera sta nello scalone pomposo del Museo storico-artistico a rappresentare l'ultimo capolavoro d'arte italiana, che sia entrato a far parte delle raccolte dell'ex Casa imperiale.

HANS TIETZE

Professore di storia dell'arte nell'Università di Vienna.

CONFERENZE DI PROPAGANDA TURISTICA

Nell'intento di contribuire con una nuova forma alla diffusione della conoscenza del Paese, il T. C. I. ha iniziato la pubblicazione di una *serie di conferenze sulle diverse regioni italiane*. Sono ora pronte le seguenti: **Sicilia, Calabria, Umbria, Toscana,** ognuna con 60-80 diapositive.

Ciascuna conferenza, dovuta a studiosi di particolare competenza è una breve ma compiuta rappresentazione di una regione italiana sotto l'aspetto fisico, storico, artistico, economico e soprattutto turistico.

Per la diffusione, il Touring fa affidamento sull'appoggio cordiale dei benemeriti Consoli e dei Soci, sugli Istituti di Cultura, Enti di assistenza, Associazioni, Circoli di varia natura, come Università Popolari, Istituti Fascisti di Cultura, Fasci, Sindacati, Dopolavoro, Associazioni Combattenti, Circoli degli Ufficiali, Sale di Convegno reggimentali, Case del Soldato, Circoli religiosi, Oratorii, Collegi, ecc. Di questa nuova collaborazione rende fin d'ora grazie.

L. condizioni per la diffusione delle conferenze di propaganda turistica e delle relative diapositive sono le seguenti: 1°) Il testo di ciascuna conferenza è contenuto in un fascicolo che viene ceduto al prezzo di **L. 5.** - 2°) Per ogni serie di diapositive dovrà essere versata una cauzione di **L. 20** che verrà rimborsata all'atto della restituzione. - 3°) La durata massima del prestito delle diapositive è fissata in *10 giorni* oltre quelli richiesti dal trasporto. - 4°) Le spese di trasporto sono a carico del committente. - 5°) I danni causati da rotture o smarrimento derivanti da negligenza del committente dovranno essere rifusi.

NB. - Le diapositive del T. C. I. hanno il formato usuale di cm. 8.5×10 e si possono proiettare con i comuni apparecchi diascopici, di cui sono generalmente forniti gli Istituti di istruzione e di cultura.

(*fot. E. Biagini*)

FIRENZE - PALAZZO VECCHIO (TAVOLA DEL VASARI). LA PROCESSIONE DEL FUOCO SANTO IN PIAZZA DEL DUOMO A FIRENZE.

LE PITTORESCHE TRADIZIONI ITALIANE

LO "SCOPPIO DEL CARRO„ A FIRENZE

NELL'ANTICA storia dei popoli il culto del fuoco, come il più nobile degli elementi, purificatore per eccellenza, viva immagine dell'astro del giorno, segue da presso il culto del Sole. Gli abitanti selvaggi dell'Africa rendevano al fuoco onori divini, e mantenevano accese perpetue faci nelle sacre radure dei boschi; in India fu questo il primo e più grande culto, e colà non è ancora estinto del tutto, poichè tuttora si crede che per liberare l'anima dal corpo occorra che i resti mortali siano arsi sul rogo.

Ai tempi degli antichi Egizi e dei Fenici questo culto raggiunse l'apice del fanatismo e della diffusione in ogni parte della terra: ed ebbe dovunque sacerdoti, altari e sacrifizi. Un fuoco sacro ardeva nei templi di Apollo in Atene e in Delfo, e in quello di Cerere a Mantinea: così come in tutte le città della Grecia antica, nei templi di Minerva e di Giove Ammone.

I Romani, imitando i Greci, adottarono questo culto e fecero ardere perpetuo fuoco sacro nel tempio di Vesta.

E come tante altre costumanze e cerimonie di antica origine pagana, pervenne alla Chiesa, essenzialmente trasformato, il rito del fuoco.

Così, apprendiamo da un' omelia di Leone IV dell'850 che questo Pontefice prescrisse che nel Sabato Santo venissero distribuite ai fedeli delle fiaccole benedette: « *In sabbato Sancto, extinto veteri novus ignis benedicatur, et per populum dividatur* ». Infatti, quando Gerusalemme era in potere dei Crociati, questi si adunavano alla vigilia di Pasqua nella Chiesa della Resurrezione e pregavano il Signore che si degnasse accendere so-

L'AVANZATA DEL CARRO NELLA PIAZZA. (fot. E. Biagini)

pra il Santo Sepolcro il fuoco divino. Avvenuto il miracolo, il fuoco veniva dispensato ai Ministri della Chiesa, ai dignitari e al popolo.

A questa cerimonia si ricollega la consuetudine di distribuire il fuoco benedetto, che fino dai tempi più remoti fu seguita in Firenze. Verso la fine del sec. XVIII questa costumanza assurse ad una solennità particolare, perchè nel giorno del Sabato Santo, destinato al battesimo, nel tempio di San Giovanni, di tutti i fanciulli nati nell'anno venne per la prima volta fatta la consacrazione del «fuoco di Pasqua». Questa cerimonia consisteva nell'accensione, con l'esca, di un cero benedetto nella Chiesa di S. Maria sopra Porta, donde la torcia veniva poi portata con gran seguito di popolo esultante fin dentro al Battistero.

Verso la seconda metà del sec. XV venne sostituito al cero un artistico vaso porta-fuoco, che ancor oggi si conserva nella Chiesa dei SS. Apostoli, dopo la demolizione della Chiesa di S. Maria sopra Porta. Il porta-fuoco è un vaso di rame centinato e dorato, atto a contenere alcuni carboni accesi; il suo coperchio è sormontato da due bracci ritorti che si ricongiungono all'estremità e sui quali posa una colomba ad ali spiegate; nel mezzo vi è un'aquila che stringe tra gli artigli un drago, arme dei capitani di parte Guelfa, i quali un tempo ebbero il patronato della Chiesa di S. Maria sopra Porta. L'aquila e il drago sono smaltati in verde e in rosso, colori dell'arme di Parte Guelfa.

La leggenda vuole che le pietre focaie adoperate per l'accensione del cero fossero tre pietre del Santo Sepolcro, o — meglio — una sola divisa poi in tre pezzi, recate a Firenze da Pazzino de' Pazzi, di ritorno dalla spedizione in Terra Santa, dove pare che egli avesse l'onore di piantare per primo sulle mura di Gerusalemme lo standardo dei Cristiani, e oltre alle pietre del Santo Sepolcro, ne ebbe in premio da Goffredo di Buglione l'arma del Duce, cioè uno stemma con i delfini e le croci in campo azzurro.

Giovanni Villani infatti lasciò scritto che «I fiorentini ordinarono che si spandesse il detto fuoco santo per la città, a modo che

(*fot. E. Biagini*)

LO « SCOPPIO DEL CARRO » DEL SABATO SANTO A FIRENZE: LA PROCESSIONE DEI PRETI ESCE DAL BATTISTERO E SI RECA ALLA CATTEDRALE.

si faceva a Jerusalem, che per ciascuna casa vi andava uno ad accenderlo, e di questa solennità venne alla casa de' Pazzi la dignità che hanno, della facellina, intorno fa centoquarant'anni per uno di loro nomato Pazzo, forte e grande della persona, che portava maggiore facellina che nulla altro, et era il primo che prendesse il fuoco santo, e gli altri da lui ».

Ecco dunque come ai discendenti della famiglia de' Pazzi derivò l'onorifica prerogativa di accendere per primi il fuoco santo alla vigilia di Pasqua, fuoco che veniva poi da loro distribuito a tutti gli altri. Ma non resta traccia, negli scritti dell'epoca, della maniera con cui si passò dalla consuetudine della distribuzione del fuoco alla cerimonia solenne dello « scoppio del carro », che pare si iniziasse verso i primi del '400, e che consisteva nell'in-

(*fot. E. Biagini*)

I BUOI INFIORATI CHE TRASCINANO IL CARRO.

(fot. E. Biagini)

LA « COLOMBINA » HA FUNZIONATO EGREGIAMENTE E HA INCENDIATO IL CARRO ALLE 12 IN PUNTO, TORNANDOSENE POI NELLA CATTEDRALE. I COLONI ESULTINO, IL RACCOLTO SARÀ BUONO!

cendio di « fuochi artificiati e lavorati di bombe, girandole e razzi mobili in grandissima copia », posti tutto intorno a un carro, costruito a modo di piramide.

Pare assai probabile che i discendenti di Pazzino de' Pazzi, per celebrare le gesta del loro antenato non si contentassero più in seguito di distribuire il fuoco benedetto alle famiglie di Firenze, nella mattina del Sabato Santo, per mezzo delle pietre focaie del Santo Sepolcro, ma istituissero, per tale cerimonia, un carro riccamente addobbato che dette poi origine ad altro carro con sculture di legno e con intorno mortaretti e fuochi d'artifizio.

Cacciati i Pazzi da Firenze, dopo la feroce congiura del 1478 contro i Medici, conosciuta appunto nella Storia col nome di « congiura de' Pazzi », questi furono privati dei beni e fu tolto loro anche l'onorifico privilegio del Sabato Santo. Con provvisione del Consiglio del Popolo del 23 maggio 1478 la Repubblica stabiliva che: « il Carro del fuoco sacro, che tutti gli anni è consuetudine portare attraverso la città alle case de' Pazzi dal tempio di S. Giovanni Battista, nel giorno del Sabato Santo, non vi si porti più, ma provvedano i Consoli di Calimala affinchè ogni anno, in detto giorno, davanti alla porta del Tempio, in luogo aperto e comodo si fermi il fuoco, per modo che possa esser preso da chi lo vuole, e il privilegio dei Pazzi, non l'usanza, ap- parisca tolto ».

Ai Consoli di Calimala, cioè all'arte de mercanti di panni, fu commessa allora la ese- cuzione della festa, e a questi spettò la cur di provvedere al « Carro del fuoco » fino al 2 gennaio 1494, epoca in cui altra provvision restituiva ai Pazzi gli antichi privilegi e g antichi diritti.

Il carro fu tenuto in un primo tempo ne la Chiesa di Camaldoli, essendo questa ass alta, e quindi in un casolare in Borgo All gri, preso in affitto da parte de' Pazzi da t Bartolommeo Poggini. Dal 1864, il carro conserva invece in un capannone in via d Prato, dove, fino a non molti anni fa, si c stodiva pure l'antico e malandato carro del S Giovanni, detto dall'arguto popolo fiorentin « brindellone ».

(fot. E. Bragini)

LO SCOPPIO ALLE 12 IN PUNTO.

Nel 1859, con la morte di Gaetano de' Pazzi si spense il ramo diretto della nobile famiglia, e, per quanto egli con testamento commettesse agli eredi la cura di provvedere all'antica solennità, questi vi si rifiutarono costringendo l'amministrazione comunale a mantenere la consuetudine, allo scopo di evitare il malcontento, che la soppressione della caratteristica festa avrebbe indubbiamente provocato nel popolo fiorentino.

Il comm. Gaetano de' Pazzi si rivolgeva, nel testamento sopraricordato, al nipote, suo erede universale, in questi termini: « Lascio a Guglielmo tutti quanti i diritti onorifici a me spettanti e la spesa della commemorazione d'una gloria domestica, nella festa detta del Carro nel Sabato Santo di ciascun anno, e ne raccomando in perpetuo l'osservanza. E siccome voglio che detta commemorazione non possa mai essere trascurata, così per assicurare in perpetuo l'osservanza, costituisco fin d'ora sopra il Palazzo avito un'ipoteca di scudi 3000 in capitale, più i frutti e gli accessori di ragione ».

La vertenza tra il Comune e la famiglia dei Pazzi, che non voleva in alcun modo tener fede al legato, si protrasse per alcuni anni, fino a che nel 1864 si addivenne alla esplicita rinunzia da parte della famiglia de' Pazzi di tutti i diritti ed obblighi per questa festa e fu consegnato al Comune di Firenze il « carro del fuoco » con le quattro bandiere che lo accompagnavano. Fu stipulata inoltre una convenzione, per cui la famiglia de' Pazzi avrebbe corrisposto una rendita annua di lire 200 da pagarsi al Comune, fino a che questo avesse continuato la festa.

Oggi il carro monumentale viene trainato da due paia di magnifici buoi infiorati, alle prime ore del mattino, in Piazza del Duomo, davanti alla Cattedrale. All'arrivo del carro incomincia ad affluire gente, e sul mezzogiorno tutte le adiacenze della Piazza sono letteralmente stipate.

Occorre buon numero di soldati per tenere lontana dal Carro questa fiumana di popolo, per evitare che si verifichino disgrazie, nel caso che qualche bomba di carta, come è successo altra volta, dovesse staccarsi e piombare sugli spettatori.

(*fot. E. Biagini*)

LA FOLLA CHE ASSISTE ALLO SCOPPIO (DALLA PARTE DELLA LOGGIA DEL BIGALLO).

tacolo; per loro sono riserbate due grandi tribune, ai fianchi e di fronte al Campanile di Giotto, che non sempre bastano a conte-nerli.

Il Cardinale Arcivescovo, verso le 11 del mattino, si reca nel « bel San Giovanni » con gran corteo di preti, muniti di altissimi candelabri, per il rito propiziatorio; va poi nella Cattedrale a celebrare la messa, e alle 12 in punto al «Gloria in excelsis Deo » vengono sciolte le campane e vien dato fuoco alla « colombina ».

Suono di campane festose per la Risurrezione di Cristo, scoppio di mortaretti, volo di piccioni, fuoco e fumo che sale come incenso in osanna al cielo, mentre grida di gioia prorompono da mille bocche: tale è oggi in breve sintesi, lo « scoppio del carro ».

Un tempo, dopo lo scoppio dei mortaretti e l'incendio della girandola in Piazza del Duomo, il Carro veniva portato al Canto de' Pazzi, cioè all'incrocio di Borgo degli Albizzi con Via del Proconsolo, e qui, dove erano le case di quella illustre famiglia, veniva ripetuto lo spettacolo.

L'impianto dei fili per i trams rese però difficile il secondo « scoppio » in quella località, cosicchè esso venne eseguito per vari anni in piazza Vittorio Emanuele.

Ma, nel 1909, una fuga di castagnole in questa piazza fece due vittime tra la folla; e in seguito a questo luttuoso incidente lo spettacolo è stato limitato a quello della sola piazza del Duomo.

Tra la moltitudine primeggiano, per numero e interessamento, le genti del contado, venute a trarre gli auspici dall'andamento della « colombina » che, se percorre il tratto dalla Cattedrale al Carro e viceversa senza fermarsi, dà loro la sicurtà di un prossimo buon raccolto. La « colombina » poi non è che l'apparecchio accenditore e cioè una colomba di legno con due razzi nel ventre che la spingono con forza propulsiva a correre sopra una corda tesa, fino a incendiare il Carro; essa fa poi il viaggio inverso e torna nella Cattedrale.

I forestieri che si trovano di passaggio a Firenze — e molti vi vengono anche espressamente — accorrono a godersi l'inusitato spet-

ERMANNO BIAGINI

IN ALBANIA

NOTE DI VIAGGIO

COSTUME DI SANTONE.

È un paese tanto vicino all' Italia che oggi, a prescindere dall'aeroplano che porta da Brindisi a Valona in 40 minuti, vi si arriva in una notte da Bari ed in poche ore da Brindisi.

Col vapore da Bari, vapore comodo ed elegante della Società Puglia, si sbarca a Durazzo. La costa si profila all' orizzonte montuosa e verde, mentre sul cielo si staglia con bell'effetto il profilo di un castello: la sontuosa Villa Reale dove Re Zog trascorre i mesi estivi, durante i quali in Albania, per il pessimo regime delle acque, imperversa la malaria.

Dopo lo sbarco ci si trova in un paese che avvince specialmente coloro che subiscono il fàscino del folclore, chè, dal punto di vista della conservazione del costume, forse nessun paese d'Europa può essere paragonato all'Albania.

Si scende in barca. Un lungo pontile si protende dalla riva verso i piroscafi, ma solo pochi, e di piccolo pescaggio, possono ancora attraccare; i grandi piroscafi debbono restare in rada aperta.

Tra qualche anno, grazie all'attività della Società Italiana S.V.E.A., avremo un porto grande con banchine, con grù e con tutto l'armamentario moderno: impresa grandissima, affidata a una Ditta triestina che ha aperto apposite cave di pietra a San Giovanni di Medua, ed ha mobilitato una vera flotta di vapori e maone per il trasporto del materiale d'imbonimento. A San Giovanni di Medua intere montagne si dissolvono per fornire il materiale necessario al porto di Durazzo. Le mine scoppiano ogni mezz'ora sì che sembra di essere in un campo di battaglia: battaglia, incruenta ma feconda, per le opere di pace.

Durazzo, con le sue mura veneziane, si presenta pittoresca dal mare. Colpiscono l'occhio le rovine d'un grandioso palazzo, che fu la dimora reale di quel principe di Wied, che la volontà austro-tedesca tentava d'imporre al paese, e che regnò pochi mesi: misere, cadenti rovine, troppo nuove per avere almeno quel fàscino che conferisce la vetustà.

A Durazzo si lavora: la città si allarga, si buttano giù case per fare un corso, e questo sventramento dà un senso di città distrutta dal terremoto. Si scavano canali, si mettono condutture d'acqua, la luce elettrica illumina le strade, la civiltà, ad opera dei capitali e dei tecnici italiani, è in marcia.

Presiede a tutta l'opera di redenzione e ai grandiosi lavori albanesi la Banca Nazionale d'Albania, la quale, fondata nel 1925 con capitali in maggioranza italiani e con presidente italiano, ha aperto sino ad oggi varie

S. GIOVANNI DI MEDUA - PONTILE D'APPRODO.

filiali in tutto il territorio. La sede principale in Durazzo, costruita dall'architetto Vittorio Morpurgo, è il più grande edificio della città: si hanno poi filiali a Tirana, Coriza, Valona, Scutari; altre sono in progetto. La Banca accentra tutto il movimento del paese ed ha emesso proprie monete artistiche e carte valori.

La Società, invece, che si occupa di finanziare tutte le imprese rurali, edilizie, ferroviarie, ecc., come già abbiamo accennato, è la Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania (S.V.E.A.), per l'intervento della quale sono oggi in costruzione, tra grandi e piccoli, oltre mille ponti, la grande strada Tirana-Elbassan e la ferrovia Durazzo-Tirana.

La nota più bella e più tipica di Durazzo è data dal vivacissimo mercato, ricco di tutto il colore proprio dei mercati orientali. Il fabbricante del fez bianco — copricapo di lana di capra pesante che gli Albanesi portano in tutte le stagioni — lavora all'aperto; venditori di cibi, di carni arrosto, di dolciumi, di bevande varie offrono gridando, e fra una grande confusione, la loro merce.

Interessante è pure il Quartiere degli Zingari, tanto trasandato quanto pittoresco.

Durazzo ha qualche albergo passabile e una trattoria « Isola-Bella » tenuta da italiani; in generale però solo a Tirana, la capitale, si può trovare un vero e proprio conforto moderno.

Circondata da paludi, la città è deliziata la sera dal gracidío altissimo di un incommensurabile numero di rane. Sbarcano qui le più svariate merci, materiali di tutti i generi destinati a quel rinnovamento dell' Albania che dovrebbe indurre sempre più gli Italiani a visitarla, sia pure con animo semplicemente turistico.

***

Lasciata Durazzo, prendiamo la strada di Tirana e qui già ci si presentano i primi segni del grande rinnovamento albanese promosso dal Governo e dalle imprese d'Italia, con la costruzione del primo tronco ferroviario Durazzo-Tirana, di circa 40 chilometri.

A pochi chilometri da Tirana, una grande impresa italiana ha comperato dei terreni e vi ha piantato una fattoria modello: le messi

vi crescono prosperose, le macchine agrarie, fino ad oggi qui sconosciute, dissodano il vergine terreno, ricco di *humus*.

L'Albania, doviziosa di boschi nei monti, di fertili terre nelle pianure, di forza idrica nei grandi fiumi recanti enormi masse di acque, potrebbe — se lavorata razionalmente e liberata dalle pestifere paludi — dare pane a milioni di persone. Oggi vi vivono a mala pena ottocentomila abitanti.

TIRANA - IL PALAZZETTO DELLA LEGAZIONE ITALIANA.

È un paese di contrasti vivaci, in cui la moderna civiltà trovasi a contatto con le più antiche vestigia e col più caratteristico folclore. Ecco infatti, sulla via di Tirana, apparire il grande aerodromo, nel quale s'impernia l'aviazione civile militare albanese, che unisce con regolari aviolinee, i punti principali del paese, distanti fra loro intere giornate di viaggio terrestre, per le strade poco buone e sovente senza ponti.

LA VERA DA POZZO VENEZIANO A DURAZZO, CONSUMATA DALLO SFREGAMENTO DI CORDE E CATENE.

Tirana, che fa grandi sforzi per apparire moderna e civettuola e deporre il più possibile la vecchia veste orientale, ha oggi circa 20.000 abitanti, la più parte musulmani, qualche cattolico e molti ortodossi. Ha le sue belle case con verande in mezzo a giardini ridenti di verde, moschee pittoresche con grandi minareti e facciate graziosamente affrescate. Essendovisi installato il Governo, nel 1920, essa è assurta al ruolo di Capitale. Durante la guerra, la Croce Rossa americana vi aveva installato il suo quartiere generale, con sensibile vantaggio delle condizioni generali della salute pubblica.

È giorno di mercato, ed anche qui l'animazione è grande. Da tutti i più lontani paesi accorrono contadini nelle fogge più strane e più pittoresche. Come in Sardegna, come in Dalmazia, allontanandosi dai centri urbani si piomba in pieno folclore, di quello delizioso e primitivo, non guasto ancora dalla civiltà in marcia.

Musica al Parco Reale, folla per le strade e nei bazar, e — dominanti fra la popolazione — la nostra bella lingua e i nostri ottimi prodotti.

UNA SFILATA DI AVANGUARDISTI ALBANESI.

COSTUME DI ALESSIO.

Nei ristoranti, dove camerieri e cameriere italiani servono, s'incrociano tutti i dialetti d'Italia.

Passano furtive, rasente ai muri, le donne musulmane, che ancora qui rigidamente tengono la tradizione del viso coperto, fedeli a quella poesia orientale che è ormai tramontata anche nei paesi di Turchia. Il costume qui è qualche cosa d'indescrivibile; ogni villaggio, ogni paese ha modelli con ricami di oro e argento e con la gaiezza di tutti i colori arabeschi.

COSTUME DI DELVINO.

Grandi edifici sorgono a Tirana: la Legazione Italiana è ospitata in un bel villino circondato di verde, a pochi passi dal Palazzo Reale; sono poi in costruzione la Legazione Americana sulla nuova via di Elbassán, ministeri, scuole, alberghi. Anche qui il piccone purificatore ha conferito alle vie principali un transitorio aspetto di ambiente terremotato.

All'udire al Parco, nell'ora del tramonto, la musica suonare l'Inno reale d'Albania, tutti gli Albanesi si irrigidiscono rispettosamente e, portando la mano destra al cuore, rendono onore alla Patria e al Re.

Si seguono le orme italiane: vi sono i Balilla e gli Avanguardisti nelle belle camicie garibaldine, dai visi bronzei, fieri di quell'amor di Patria che qui, come del resto in tutti i Balcani, è diffuso e profondamente sentito.

Le strade che partono da Tirana sono tutte un cantiere: il cemento arriva a vapori dall'Italia e dalla Dalmazia e i ponti, piccoli e grandi, sorgono a vista d'occhio. Un vasto e modernissimo ospedale si costruisce a Tirana da imprese italiane ma con progetto tedesco: sembra il ponte d'un transatlantico ed offre, dalle ampie finestre, aria e sole a tutte le stanze, mentre le grandi terrazze offrono moto e giocondità ai convalescenti.

Un piccolo giro nella campagna ci porta in piena Arcadia. Ecco branchi di pecore e piccoli buoi striminziti, che passano la notte all'aperto esposti a tutte le offese del clima vario e insidioso. Siamo invitati a bere il caffè turco, uso lasciato — insieme con la religione dominante — dai musulmani, che qui imperarono per secoli.

Nelle campagne l'ospitalità è tradizionale e si offrono formaggi, frutta e uova, disdegnando qualsiasi compenso, la cui offerta è considerata offensiva. E attraverso le strade buone, semi-buone, cattive e pessime di Albania, continua il viaggio. Nella campagna poco coltivata l'obbiettivo fissa deliziosi quadretti di coltivazione primitiva.

COSTUME DI ARGIROCASTRO.

* * *

Si arriva a Cruja, castello dell'eroe nazionale Scanderbeg, che

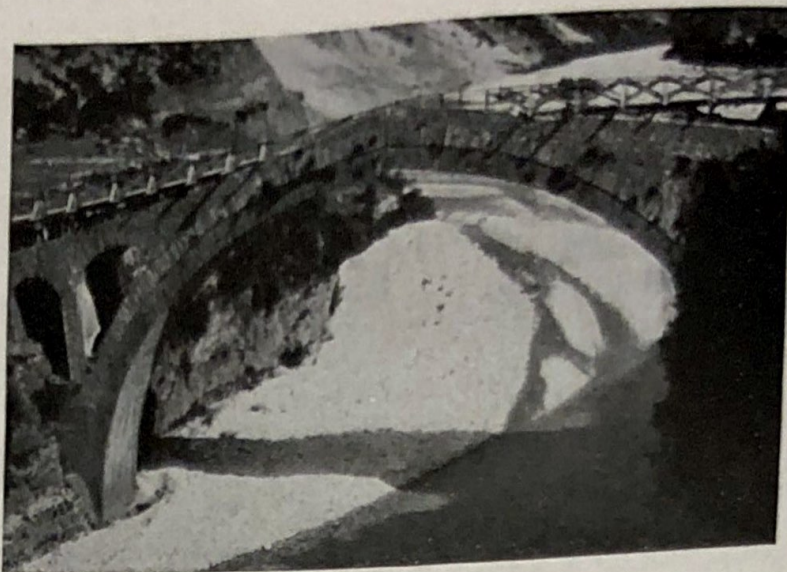
conserva il suo aspetto antico e le sue stradette tortuose in mezzo ad un bosco grandioso di olivi, che si estende sino a Tirana. La popolazione è fiera e indipendente, e vive nella gloria del puro eroe nazionale, il cui castello domina la cittadina.

PONTE ROMANO A TEPELENI.

Scanderbeg anima col suo nome e con le sue gesta tutta l'Albania, ed il suo ritratto si trova in tutte le case e in tutti i negozi, accanto a quello di re Zog. Nel bazar stretto, la cui piccole case toccano quasi quelle dirimpetto, lasciando vedere soltanto una striscia di cielo a zig-zag, sono le merci più svariate: dai tubi per lumi a petrolio a quei panciuti porosi recipienti per tenere l'acqua in fresco, che troviamo anche nell'Italia Meridionale.

Sulla testa dei bambini di pochi anni, che seguono curiosi i forestieri, notasi una cosa singolare: poco sopra la fronte è applicata, con pece nera, una medaglietta consacrata, che dovrebbe servir d'amuleto. Fa l'effetto di una ignota malattia sul capo dei bimbi, questa escrescenza nera, che, del resto, si può osservare in altre popolazioni dell'Albania.

Il castello, con i suoi grandiosi avanzi di mura, con i suoi immensi stanzoni ornati di pitture e coperti da austeri soffitti di legno, con la sua grandiosa torre campanaria, è oggi adibito a caserma.

La fantasia popolare ha creato un alone di leggenda attorno a questa rocca, che fu già centro potente della ribellione al più grande Impero dell'epoca, tentata da un pugno di audaci; e ancor oggi gli Albanesi attendono la venuta del grande guerriero dalla lunga barba bianca, con in capo il cimiero fatto d'un teschio di camoscio.

PONTE ZOG.

Le tribù cantano le gesta di questo eroe nazionale e i musulmani gli elevano piccole cappelle accendendo ceri davanti alla sua immagine, che è ancora per tutta l'Albania il simbolo dell'unità della Patria. Per 20 anni egli resistette energicamente alle spedizioni tentate contro di lui da Mourad II in persona e da Maometto II, il conquistatore di Costantinopoli, che fu sconfitto nel 1450 davanti a Cruja. Appoggiato da Venezia, Scanderbeg passa di trionfo in trionfo; tradito poi a Kossovo, deve andare in Italia per chiedere aiuti a Venezia e a Napoli, ma incontra la maggiore indifferenza, e, riaccesasi la lotta, non può sottrarsi alla sconfitta ed è costretto a rifugiarsi presso i Veneziani ad Alessio.

È in questa piccola città, presentante ora un aspetto di tragica rovina, che morì questo grande soldato, per cui fu celebre in tutta Europa il nome d'Albania.

Dal castello, lo sguardo va lontano alle montagne, dove la vita è ancora patriarcale, con un capo investito di podestà assoluta, cosicchè la stessa autorità di Tirana vi è accettata o discussa a seconda dei casi: queste tribù sono quindi piccole repubbliche quasi indipendenti e, all'occasione, muovono in guerra al comando del Re con la stessa fedeltà di tutti gli altri sudditi albanesi.

Si vede il mare, dal quale oggi tutto si aspetta e per il quale l'Italia fascista porta sulle vie di Roma — su quella via Egnatia che da Durazzo partiva — la civiltà.

Varie sono le razze che abitano l'Albania:

CRUJA - RUDERI DEL CASTELLO SCANDERBEG.

così ai Toschi, Mirditi, Rumeni, Valacchi, Serbi e Zingari, delle varie religioni, cattolica, greco-ortodossa e musulmana — che è la religione dominante del paese — si avvicendano, specialmente nella zona di confine, Greci e Bulgari. Cosa curiosa, non esistono ebrei, i quali troverebbero forse una concorrenza troppo temibile nell'attività commerciale degli Albanesi.

Sulla strada di Scutari si nota la persistenza di consuetudini musulmane: ecco un convento dei beni del Vakuf, abitato da Santoni dalle lunghe barbe, che mi ricevono cordialmente in una stanza, in cui fanno mostra troppi mobili moderni, orologi svizzeri e grammofono, ma in cui vi viene offerto del buon caffè turco, dei Rahat Lookooum e della mastica. Vi è anche l'aspirante Santone, giovane imberbe. All'ombra d'un albero centenario ci scambiamo gli ultimi complimenti; spiego ai buoni Santoni la mia qualità di editore, mostro fotografie d'Italia, faccio scattare l'obbiettivo e ci congediamo da buoni amici.

La strada discende a larghe curve, portandoci al bosco di Mamures, uno dei più grandi dell'Albania, dove alberi secolari dànno un'ombra meravigliosa. Nel magnifico bosco, che operai sfruttano razionalmente, presso un grande ponte in costruzione è una stazione con un piccolo ristorante. Tento di accostarmi alla cucina albanese, ma il *pilaf* — specie di pasticcio di riso, che si presenta bello e appetitoso — ha il gusto del montone fortemente odoroso e ripulsivo per i nostri palati di italiani, e bisogna contentarsi di uova sode.

* * *

Si apre ai nostri occhi la valle immensa del fiume Mati ricca d'acqua, sul quale sorge oggi un grandioso ponte di cemento armato, a cinque arcate. È sera, e pittoreschi gruppi di persone, cavalcanti asinelli, ritornano alle loro case coi loro costumi ricchi di alamari, di argenti e di monete di tutte le Nazioni.

Alessio, la fortezza veneziana, ci guarda dall'alto nella cinta pittoresca delle sue mura dirute. Anche qui sta sorgendo un grandioso ponte sul Drin e i battipali conficcano lunghe travi nel limo del fiume.

Ci giunge l'eco di una interessante scoperta archeologica: nel cavare i materiali per le strade sono state scoperte delle tombe con ricca suppellettile dell'epoca greco-romana. Vasi di tutte le dimensioni, lavori di bronzo, piccoli sarcofaghi sono stati consegnati al Comune, e il Podestà li fa vedere volentieri. Le tombe aperte rimangono vuote, e le ossa sparse sul posto biancheggiano al sole.

A tarda notte entriamo a Scutari, la più bella, la più ricca e, per il suo contatto con l'Europa, la più progredita città dell'Albania. Scendiamo al Grand Hotel. È discreto, ma di grande, invero, non ha che il nome. Del resto, dovunque, in Albania gli alberghi hanno solenni intestazioni: Palace, Splendid, Excelsior, ed altri grandi nomi che suscitano speranze non sempre mantenute.

Adagiata sul lago omonimo, immensa distesa di acque, in parte paludosa, Scutari ha una diretta congiunzione col mare sul fiume Boiana, che la congiunge a San Giovanni di Medua. Ricchi Bazar, i più ricchi dell'Albania, consentono al forestiero di trovare molti e begli oggetti, e a buon mercato: sono piatti, bacili e brocche di rame, lavori di pelle, talora decorati con pezzetti variopinti, ornatissimi scialli ed altre opere di stoffa di fantasiosa concezione. Scendono le contadine dalla

campagna, e portano questi oggetti, lavorati nelle lunghe sere d'inverno, che conservano l'odore della capra e della pecora e tanti altri odori indefinibili.

Carni secche, storioni grandissimi del lago, verdure, frutta, conferiscono un aspetto di prosperosa ricchezza al mercato di Scutari, nel quale si odono varie favelle, con prevalenza però dell'albanese e del serbo, chè la Jugoslavia è poco lontana.

SCUTARI - BAZAR.

Sulle tombe abbandonate dei vasti cimiteri turchi, crescono abbondanti i lillà, che formano un grande e fresco contorno. Sul fiume Stoj, il grande ponte veneziano, col suo grande arco, domina l'orizzonte e i suoi piloni robusti sfidano i secoli; passano i carbonai coi muli carichi di sacchi di carbone, accompagnati dalle loro donne, che portano anche gli ultimi nati in una culla di legno attaccata alla schiena.

Domina su Scutari, e su questa bella pianura ricca di acque ancora ribelli, la fortezza veneziana quasi intatta con le sue mura, le sue porte, le sue torri; e m'è grato trovare quassù alcuni soldati albanesi che cantano al caldo sole di maggio le loro nenie malinconiche.

Scutari era un giorno sulla via dell'Oriente la più grande fortezza di Venezia: le monete veneziane e le gazzette portano la scritta « Dalmazia e Albania ».

Un vapore italiano della « Puglia » fa il servizio del fiume — la Bojana — e partono da qui pelli secche, uova, pollami, carbone e legna. Una bella moschea, detta del Piombo, forse il più bel monumento di tutta l'Albania, è giù nella campagna, chiusa ed abbandonata con i suoi cortili pittoreschi ove cresce l'erba.

Riprendiamo la strada già fatta, ripassando per Tirana e Durazzo, diretti a Valona. Sempre, e da per tutto, fervore di opere, ponti e strade. Passiamo per Cavaja e per Lusnia: ecco il grandioso cantiere per il ponte sullo Shkumbi e l'altro per il ponte sulla Voiussa, che la guerra distrusse. Oggi ancora si passano questi fiumi su grandi traghetti, che imbarcano automobili, muli e pecore.

SCUTARI - IL GRAND HÔTEL.

Si passa da Fieri, ove gli inglesi hanno la concessione della ricerca del petrolio, che sembra però non dia risultati molto redditizi.

Anche qui, un grande mercato di animali; molti bufali dai neri musi trascinano i pittoreschi carri albanesi.

Per queste strade, e per tutte le altre che conducono al mare, scese nel 1916 l'esercito serbo, incalzato dagli austriaci, seminando i suoi morti per tutta la strada. Giunse così a Valona, a Durazzo a San Giovanni di Medua, dove le navi ita-

URANA - OSPEDALE MILITARE IN COSTRUZIONE (IMPRESA ITALIANA).

liane e i marinai d'Italia si prodigarono per salvare e per sfamare quella gente, che ormai nulla più aveva di umano.

Ammonisce la lapide di Brindisi.

⁂

Valona, lontana dal mare e in zona malarica, è quasi tutta costruita dall'Italia nel periodo della sua occupazione durante la guerra. I bellissimi edifici delle scuole, del tribunale e del Municipio, ne fanno testimonianza. Un buon alberghetto, condotto da un italiano premuroso e gentile, riunisce la colonia italiana d'impiegati, di maestri, di negozianti, ai quali il circolo italiano offre poi gli onesti passatempi: la lettura dei giornali, il giuoco di carte e quello del bigliardo. Rendo qui grazie al colonnello Pompeo Billia, conoscitore profondo del paese e della gente, il quale mi fu guida gentile e preziosa nella visita dell'Albania del Sud.

La grande baia di Valona è un porto naturale che potrebbe contenere grandi flotte, ma ha una embrionale struttura col suo molo di legno. Se ne esporta molto bitume, proveniente dalla miniere di Selenizza ove si continua a sondare il terreno con la speranza di trovare petrolio.

In località Quota, che conserva tale nome datogli dai nostri soldati, si costruisce un grandioso ponte.

Volgiamo ora al termine del nostro viaggio nell'Albania Meridionale, prendendo la strada della Himara, costruita nella viva roccia dai nostri soldati per riunire Valona a Santi Quaranta.

Appena fuori di Valona troviamo un grosso torrente in piena, che ha asportato il ponticello. Una squadra di operai lavora animatamente a costruirne uno nuovo e noi trascorriamo così tre ore assistendo a manovre interessanti e varie. Finalmente possiamo passare al di là e risalire la bella strada, che porta al passo Ducati, a 1400 metri, tra boschi secolari, in mezzo a un paesaggio che è dei più belli dell'Albania. Una segheria, impiantata con capitali italiani, vi funziona, dando al turista italiano l'illusione di trovarsi in Cadore. E, manco a farlo apposta, vi sono proprio varie famiglie di Cadorini che lavorano sereni e floridi quassù, ove la malaria non arriva, l'acqua fresca scaturisce da ampie fonti, l'odore di resina si spande dalle tavole segate, dai tronchi squadrati dalle potenti seghe. Si pensi che un giorno s'importava in Albania anche il legname da costruzione!

La strada sale con curve mirabili, in vista sempre del mare. Siamo al passo: davanti a noi, il mare infinito, azzurro di cobalto; lontano, Corfù; cipressi a gruppi, solitari, animano il paesaggio; vegetazione bella, cedri, rose, rosmarino, olivi in fiore. Mille effluvi si spandono per l'aria primaverile.

Paese di sogno.

Qui ai confini dell'Epiro si parla molto il greco. Passano gruppi di contadini, molte ragazze dai bei profili, dagli occhi pensosi, ribelli soltanto alla mia macchina fotografica, chè, appena mi vedono muovere, fuggono a nascondersi dietro gli alberi.

Qui non ci sono alberghi, ma l'ospitalità privata ne fa le veci. A Valona ci era stato fatto il nome di persona che certamente ci avrebbe ospitato. Ci siamo recati alla sua casa: casa di greci gentilissimi, con i quali abbiamo iniziato una conversazione in varie lingue: francese, inglese, greca, italiana: e sembra, a momenti, di essere ad una conferenza internazionale. Circolano le sigarette; dalle porte semichiuse occhieggiano le donne di ca-

sa, che non si fanno vedere; ci si serve del cognac, poi ancora del cognac, quindi il caffè, poi altri liquori ancora. Ahimè, nessun accenno a sostanze più solide. Ci tratteniamo ancora un po', quindi prendiamo congedo, ringraziando.

Si passano villaggi lindi e civettuoli sulle rive del mare e finalmente si arriva ad un paesello dove, in una piccola trattoria, veniamo ristorati, non con del liquore, ma, al ciel piacendo, con del buon pesce fritto nell'olio e con una bottiglia di vino asprigno del paese. Bimbi ignudi, neri come diavoletti, diguazzano nell'acqua dell'azzurro mare.

La via prosegue fra boschi di cedri, di cui pochi forse conoscono il curioso commercio: quando sono quasi maturi vengono raccolti ed inviati in Polonia, a Vienna, in Russia, ove, per la festa ebraica delle capanne, vengono usati nelle preghiere assieme alla palma.

Passiamo davanti a Porto Palermo, bella rada con l'isoletta e il castello di Alì Pascià, delizioso e solitario soggiorno; e ci avviciniamo sempre più a Santi Quaranta, che deve il bel nome ad una vecchia chiesa dedicata a quaranta martiri bizantini. Ci allietano un buon alberghetto e l'ottima compagnia del Console Italiano, che si prodiga in ogni modo per esserci d'aiuto. Anche qui è in progetto la costituzione di una sede della Banca Nazionale di Albania che aiuterà il risorgere economico della contrada.

***

Partiamo ora in motoscafo per visitare una delle regioni più interessanti di tutto il viaggio: il lago di Butrinto e la città greco-romana che vi si sta scavando.

Si naviga. A destra l'isola di Corfù chiude la baia; a sinistra si apre una piccola insenatura, l'entrata del lago di Butrinto. Si fa una breve fermata alla Dogana, si sbarcano i viveri per i doganieri e poi si entra nel placido lago o stagno che dir si voglia. La malaria più cattiva, la dea febbre, è nel suo regno. Avanzi di una fortezza veneziana, ruderi di vecchi castelli, pantani, canneti, una peschiera chiusa. Navigano nelle acque malinconiche barche primitive, scavate in un tronco d'albero, con una sola persona dentro: sembrano bare. Volti gialli e lividi di pescatori: povera gente!

Una collina si erge nel fondo della baia:

UN TRATTO DELLA STRADA PEL PASSO DI DUCATI.

ARGIROCASTRO - UNA CARATTERISTICA STRADA.

si scorgon delle mura: è Butrinto, sede della Missione archeologica italiana, sovvenzionata dal Ministero degli Esteri, sorta per la ferrea volontà del giovane scienziato romagnolo Luigi M. Ugolini, e da lui diretta. La festosa e simpatica accoglienza che egli ci tributa dimostra come ben viva in lui lo spirito di quella « colonna dell'ospitalità », che è il cimelio più rappresentativo della sua Bertinoro.

Nella nostra imbarcazione portiamo l'acqua potabile per la Missione, chè qui nulla si trova, meno i pesci e certe anguille che hanno, più delle nostrane, una revulsiva somiglianza con le serpi.

Dalla grandiosa porta, composta di blocchi enormi e alta 5 metri, si sale all'accampamento fatto sull'Acropoli con tende della Croce Rossa Italiana, dove altri due valenti giovani lavorano con l'Ugolini (tra cui il pittore Episcopo, che si compiace di ritrarre gli aspetti del paesaggio e delle rovine e gli interessanti mosaici scoperti). Il Direttore ci illustra la città morta e le varie scoperte fatte di basiliche, bagni, tombe, con ricco materiale di bellissime statue. Per rendersi conto della tenacia e dell'abnegazione che questi studiosi e artisti dimostrano, basta considerare lo stato di malaria della zona, in cui essi trascorrono vari mesi dell'anno.

Il nostro giro è terminato; è in noi l'ammirazione per quanto abbiamo visto e il pensiero di quello che si potrebbe ancora scoprire se ci fossero i mezzi. Si troverà anche per questi scavi che rivelan tesori, il mecenate che consenta di condurre i lavori sino alla fine e con l'intensità dovuta? Questo non può non essere il voto di quanti han potuto visitare l'interessante zona archeologica, e gli oggetti che vi si son rinvenuti e che sono ospitati nel Museo di Tirana. Qui fu trovata quella mirabile testa della Dea di Butrinto che Re Zog inviò al Duce.

Nell'accampamento, in un angolo riparato dal sole e sotto delle stuoie, è stato preparato il pranzo, che innaffiamo con del buon vino albanese, nero come l'inchiostro. Si beve volontieri, chè qui fa caldo; fra qualche settimana la missione prende le vacanze, non essendo assolutamente possibile a creatura umana vivere d'estate in questo clima.

Strano e suggestivo è il posto ove ci troviamo: in un angolo alcuni teschi, trovati nelle tombe dell'Acropoli, ci guardano sinistramente con le occhiaie vuote; le galline ne beccano la volta cranica facendola risuonare. Una piccola raccolta di oggetti scavati trovasi sotto la tenda, e noi possiamo ammirare alcune teste di bella fattura ellenica.

Nei boschi dei dintorni vivono molti animali selvatici: ecco infatti un giovane cinghiale, che, legato ad una corda nell'accampamento, si dibatte tentando di liberarsi. Poi, ad un tratto, i soldati di guardia portano uno sciacallo allora allora ucciso.

Si ritorna. Il mare è movimentato, ma non per questo l'allegria vien meno. C'è qualcuno tuttavia che non condivide questa opinione: ma i lumi di Santi Quaranta sono vicini, si sbarca e si dimentica.

ARGIROSCASTRO - VEDUTA GENERALE.

ARGIROCASTRO - PARTICOLARE DI CASA TURCA.

TEPELENI - VEDUTA DEL FIUME DRINA.

È l'ultima giornata del nostro viaggio. Partendo per Valona, passiamo da Argirocastro, e scorgiamo in alto la rocca di Fenichi, l'antica Fenice, scoperta anch'essa e scavata dall'Ugolini. L'Acropoli di Fenice era una delle più vaste del mondo classico, sette volte più grande di quella di Atene.

Ecco Delvino, ricco paese di pastori e di agricoltori, in cui le donne portano sulla testa un alto cappello a pan di zucchero.

Si scorge in distanza Argirocastro con la sua imponente fortezza veneziana; la città, dalle vie strette e in pendenza, è costruita ad anfiteatro sulle montagne che discendono verso il grande bacino del fiume Drina. La grande fortezza si sta oggi trasformando in carcere; i cupi corridoi, le casematte, le muraglie poderose, parlano ancora della potenza di Venezia, sulle cui orme svolge oggi un lavoro di pacifico commercio e di grandiosa trasformazione la nuova Italia. Cittadina movimentata, ricca di piccole industrie, tra le quali interessante quelle degli oggetti di legno scolpito e intagliato e dei lavori di pelle.

La strada che per l'interno conduce a Valona passa da Tepeleni, che fu anche grande fortezza veneziana, ed oggi non è che un ammasso di rovine; la cittadella stessa è completamente distrutta e il terremoto del 1920 completò lo sfacelo che ne avevan fatto le bande epirote del 1914.

Per la strada si continuano a vedere i grandiosi lavori di ponti e di strade: i ponti nuovi in cemento sostituiscono i poetici, ma poco pratici, traghetti e i cadenti ponti di legno.

Il mare si avvicina, e il mio viaggio per quest'anno è finito. Il tempo non mi ha permesso di visitare altre interessanti località, come Elbassan, il Lago di Ochrida, Coriza, Berat ed altri, ma se queste mie note e le fotografie che le corredano avranno potuto suscitare l'interesse dei Soci del Touring, inducendoli a visitare l'Albania, avrò compiuto opera di interesse nazionale e tributato un doveroso omaggio a quella terra pittoresca e al suo forte popolo, nostro alleato.

LUCIANO MORPURGO.

Fotografie dell'Autore.

PALERMO - LA SORGENTE DI DENISINNI, QUAL ERA CIRCA TRENT'ANNI OR SONO. (*fot. Giannone*)

ALLE PORTE DI PALERMO

L'ORETO E IL PAPIRETO

Un avvallamento naturale, lungo circa tre chilometri, si parte dalla contrada Denisinni — sita a S. O. di Palermo fra le vie Cappuccini e Cipressi — e, traversando la città, si dirige al mare.

Sin quasi alla fine del XVI sec. esso fu il letto paludoso del fiume Papireto, il quale, nel tratto più basso, si confondeva con l'insenatura settentrionale del porto. Tanto questo fiume che il suo gemello Kemonia — il quale scorreva lungo il lato meridionale della città, — furono deviati secoli fa perchè causa di malsanìa, ma rimasero gli alvei asciutti che conservano ancora parte della loro configurazione pittoresca, sebbene l'invadenza edile tenda a cancellarne le tracce superstiti.

Il Papireto traeva origine da una sorgente detta appunto Denisinni. Sulla etimologia e dizione di questa parola hanno lungamente dissertato gli eruditi, ma non disserteremo noi, bastandoci sapere ch'essa è l'espressione corrotta di una parola araba con la quale si denominava la sorgente. Non verte dubbio, invece, sulla ubicazione di essa perfettamente identificata nella contrada Denisinni, dalla quale l'avvallamento ha origine, denominazione ch'esso perde per assumere e conservare quella di Papireto sino a tanto che non viene a contatto con la città.

Il nome di Papireto, esteso anticamente a tutto il fiume paludoso, derivava dalla gran copia di papiri che vi vegetavano. Ora, siccome tale pianta si ritenne originaria dal Nilo, alcuni poeti siciliani del XVI e XVII secolo cantarono concordemente che il Papireto riceveva per sotterranea conduttura le acque e l'*erba egitia* da quello. Diè forza al coro Antonio Veneziano, fra di essi il più rinomato, il quale fece dire al Papireto:

« *Me Nilus genuit, nomen fecere Papyri; qui fueram unda salo, sum modo lympha solo* ». (Traggo origine dal Nilo e il nome dal

papiro; ed io, che ero stato onda del mare, ora son corso d'acqua terrestre.

Storici ed eruditi coevi non solo fecero eco ai poeti, ma forse per non esser da meno, aggiunsero all'acqua e all'erba anche i coccodrilli, col dire che due esemplari vi furono catturati, e che uno di essi, imbalsamato, era in mostra in una bottega della città, dove, difatti, ancora esiste. Se il Nilo poteva regalarci le sue acque e l'*erba egitia*, qual motivo avrebbe avuto di limitare la propria generosità col negarci i coccodrilli?

Ma, lasciando da parte tali spassose fantasticherie ed attenendoci alla nuda prova della realtà, sta di fatto che, nonostante la brevità del percorso, il Papireto dovette convogliare un considerevole volume di acque sorgenti e piovane a giudicare dalla larghezza delle sue sponde, che in certi tratti raggiunge, all'incirca, settanta metri. Queste sponde, avvicinandosi al mare, si allargavano e terminavano in una insenatura naturale formante porto, la quale s'insinuava dentro terra sino alla Porta dei Patitelli, distrutta nel XVI sec., dove adesso sorge la Chiesa di S. Antonio, se pure, come vogliono alcuni scrittori, non si protendeva più a monte. Di questa antica parte del porto è rimasto lo specchio d'acqua semicircolare, detto Cala, rifugio di naviglio leggero.

Tanto dalla storia che dalle tracce ancora visibili sui luoghi, è facile arguire che il Papireto sin quasi alla fine del Cinquecento, epoca del suo prosciugamento, e quando la città non vi aveva allungato i suoi avidi tentacoli, doveva essere assai pittoresco con i suoi stagni verdeggianti di papiri, con le cavernose anfrattuosità tufacee; con i bagni e i mulini e i giardini che vi traevano alimento, col ponte, detto « d'oro », gareggiando, se non superandolo, col celeberrimo Ciane. E, se gli storici non fanno confusione con altra sorgente detta Gabriele, par che le acque del Papireto alimentassero pure la peschiera del famoso castello della Zisa, nonchè la villa degli arcivescovi palermitani. Ma la bellezza sua era perfida, in quanto che generava malsanìa, e di questa malsanìa si disse profittassero alcuni.... affettuosi mariti per sbarazzarsi delle proprie mogli, inducendole ad abitare presso il fiume. E dovevano essere inverosimilmente ingenue queste mogli che si lasciavano trascinare in un tranello di questo genere, nè gli scrittori del tempo ci spiegano come mai la malsanìa fosse esiziale alle sole mogli. Deformazioni tragicomiche della storia attraverso la fantasia dei cronisti!

Quando le acque del Papireto furono deviate, gli stagni prosciugati.... e le ingenue mogli rassicurate del pittoresco, ma perfido

(*fot. Lojacono*)

In alto: ANTICO LETTO DEL PAPIRETO. — *In basso:* LA CONCA DI DENISINNI.

(fot. Interguglielmi)

PALERMO - UN PARTICOLARE DEL FIUME ORETO.

fiume, non rimase che la sorgente allo scoperto, sgorgante da grotte tufacee e formante un laghetto, conservatosi tale sino a circa trent'anni fa per uso esclusivo di una tribù di lavandaie che da secoli vive in quei pressi.

Adesso al posto del laghetto sorge un volgare fabbricato ad uso di lavanderia; le grotte sono state in parte murate, in parte adattate ad abitazioni quasi trogloditiche. Intorno all'ampia conca, antico letto di palude, sdrucite casupole disposte ad anfiteatro, fanno singolare contrasto con la grande città moderna che sta loro dinanzi.

Chi volesse poi trovare nuovi motivi caratteristici in quel groviglio di edilizia plebea, non avrebbe che a salire per una scaletta posta in fondo alla conca, la quale, per brevi anditi coperti, sbocca in un alveare umano fra uno sventolio di panni, stesi ad asciugare, e un intreccio di viti ad ogni balconcino, che par vogliano nascondere con la grazia del loro tessuto vegetale una povertà desiosa di oblio.

Nel lato opposto alla sorgente, la conca si restringe fra casupole e qualche villa, per poi riaprirsi, formando un'altra conca coltivata ad ortaggi, e, come la prima, circuita da fabbriche; ma a misura che ci avviciniamo alla città cominciano a profilarsi le costruzioni nuove, tagliate da strade incompiute le quali tendono a livellare l'antico letto del Papireto. Più in giù, una scarpata della ferrovia di circonvallazione ne traversa il letto pianeggiante, il quale, allargandosi, dà ricetto ad orti e giardini coronati da una serrata cortina di fabbriche. Ma il Corso Alberto Amedeo e la contigua Piazza Peranni, sopraelevandosi, interrompono per un tratto la vallata, la quale, però, riprende la sua struttura concava appena si addentra nella città, determinandovi quei dislivelli che sono caratteristici delle antiche strade a gradinate, mentre le nuove strade l'attraversano ad un livello più alto.

***

Com'è naturale, anche il fiume Oreto eccitò la fantasia degli scrittori antichi che lo celebrarono con lirica altisonante, trattandosi di un corso d'acqua ben più considerevole del Papireto.

Così, Baronio, storico della metà del XVII sec. nel suo « *Palermo glorioso* » dice: « L'Oreto è di bellezza cotanta che porge a' riguardanti col placido corso singolare compiacimento, e con le onde sue d'oro (dall'oro trae il nome suo Oreto), non inferiore punto al

(*fot. Lojacono*)
PALERMO - UNA VIA DI DENISINNI.

Gange o pur al Pattolo divenuto arricchisce la palermitana riviera ».

E Vincenzo Di Giovanni, altro storico coevo, soggiunge: « ... che esso prima usciva da un antro spaziosissimo adorno d'edera e di alberi silvestri che con un boschetto onoravano la sua vaghissima stanza con un limpidissimo laghetto dinnanzi, che impediva l'ingresso del venerando luogo, se non a quelli a chi fatalmente era concesso, essendo lecito quello frequentare a Najadi, Driadi, Amadriadi e Nappee che coro facevano al venerando padre. Poi per terremoto fu distrutto l'antro ed anche gli ornamenti di quello; intanto che di tal celebrato loco non vi appare se non le ruine di scoscesi sassi e l'acqua che per molti rampolli dalle ruine scaturisce ».

Peccato che noi siamo insensibili alle najadi, driadi, amadriadi e financo alle nappee! Ora, parlando in arida prosa come vuole la nostra mentalità moderna e positiva, diremo che a giudicare dalla sua larghezza e profondità alveolare, l'Oreto anticamente dovette avere anch'esso un volume considerevole di acque sorgive e piovane, a meno che esse, poche o molte che fossero, non abbiano trovata via libera lungo una marcata incrinatura del terreno, come sarebbe, del resto, più naturale. Sta di fatto che adesso l'Oreto è cosa da non far paura a nessuno, neanche quando è di cattivo umore, essendo stato, tra l'altro, in gran parte addomesticato con opere di arginatura e di bonifica. Tommaso Fazello, storico del Cinquecento, dice di avervi visto piccoli siluri, detti *storioni;* Di Giovanni parla di anguille, cefali e tinche, ma in piccola quantità. E si arriva sino a credere che nei lontani tempi vi *tragittarono ben grossi e spalmati vascelli.*

Lungo il suo bacino si coltivava la cannamele, la quale alimentava l'industria saccarifera esercitata in fabbriche che ivi sorgevano. Oggi, e da gran tempo, nè fauna, nè navi, nè cannamele.

Non è certo per volume d'acque che può parlarsi dell'Oreto, benchè, pur nella loro modesta misura dette acque si rendano utili alla agricoltura ed all'industria, ma piuttosto per

(*fot. Lojacono*)
PALERMO - L'ORETO (PARTICOLARE)

la varietà pittoresca del suo paesaggio, pei ricordi storici ch'esso richiama, pei monumenti che lo fiancheggiano.

Due corsi d'acqua principali che scendono, l'uno dai monti di Renda col nome di fiume di Meccini, l'altro dai monti a S. O. di Monreale con quello di fiume Lato, riunendosi nei pressi del Ponte del Parco, formano l'Oreto, il quale, percorrendo circa 12 chilometri, si dirige a N. E. per sfociare fra la sezione S. Erasmo e la borgata Romagnolo ad oriente di Palermo.

(fot. Lojacono)

PALERMO - ABSIDI DELLA CHIESA DI S. SPIRITO O DEL VESPRO.

Una ricca vegetazione di agrumi, di canne e d'ogni sorta di alberi da frutta e di ortaggi ne riveste le sponde or diritte or tortuose, lungo le quali si annidano numerosi mulini e case coloniche che il fiumicello lambisce. Ed eccolo insinuarsi, talvolta non visto nè udito, fra i canneti nei suoi tratti pianeggianti; poi spuntare frettoloso e brontolone se in quelli acclivi s'imbatte in sassi e pietrisco; rifarsi, infine, docile e torpido se gli è consentito di espandersi e formare specchi che riflettono il paesaggio circostante.

Quel suo letto largo e a volte profondo, qual si addice a un gran fiume, non par fatto per le sue acque poverelle d'oggigiorno; tuttavia l'Oreto riesce a farsi onore alimentando mulini, irrigando giardini e ricreando la vista col prodigar colori fra rocce e piante.

Considerando il fiume dalle sue origini, ecco presentarsi un primo richiamo storico. Tutto il bacino dell'Oreto fu un'immensa tenuta di caccia dei re normanni, denominata Genohard, e più tardi con voce latina Parco, con la quale si designò il villaggio che ivi sorse, e dove si ammirano ancora gli avanzi di un castello normanno con una chiesetta a cupola (1). In quelle vicinanze Federico II, aragonese (1296-1337), fondò un convento di

(fot. Lojacono)

PALERMO - L'ORETO PRESSO S. SPIRITO.

(1) Del quale è in progetto il restauro. In questo castello villeggiò la regina Elena, moglie di Federico II d'Aragona, la quale vi partorì colui che fu in appresso Pietro II.

monaci cistercensi, il quale ebbe nome di S. Maria d'Altofonte da una vicina sorgente che si scarica nell'Oreto. Più a valle esistette un'altra chiesa più antica, fondata dai Normanni (XII sec.) dedicata in un primo tempo a S. Nicolò con l'appellativo di Lo Gùrguro, forse dalla contrada; in un secondo tempo a S. Maria delle Grazie o dell'Oreto, e indi abbandonata causa la malsanìa.

In epoca assai più vicina a noi, e quando le strade intersecarono il bacino dell'Oreto, sorsero il Ponte del Parco, aggraziato da una cimasa ad archetti, e più a valle il Ponte della Grazia, robusta costruzione del 1630, a cui s'innesta un grosso molino. Benchè non privo di una certa imponenza, esso non è che un accessorio dello scenario paesistico, nel quale la vegetazione rigogliosa costituisce la nota dominante.

A breve distanza una grossa tubolatura a sifone, destinata ad irrigare la Conca d'oro, traversa la valle, valicando l'Oreto il quale procede per un lungo tratto con andatura serpeggiante che va sempre più accentuandosi specialmente sul punto di entrare nell'àmbito cittadino.

La Chiesa di S. Spirito, che sorge sulla sua sinistra, fu costruita nella seconda metà del XII secolo dall'arcivescovo Walter of the Mill (inteso italianamente, Gualtiero Offamilio) regnando Guglielmo II normanno, ed è un prezioso cimelio d'arte non che documento storico d'imperitura memoria: ivi, difatti, scoppiò il 30 marzo 1282, la celebre rivolta del Vespro siciliano.

La nobile chiesa invitava, allora, oltre che alla preghiera, anche alla celebrazione di funzioni nuziali, le quali terminavano in festeggiamenti nell' amena campagna circostante; ma dal 1782 in poi i luoghi non invitano che all'eterno riposo. Difatti, sin da quell'anno, un cimitero monumentale, che prende il nome di S. Orsola dalla Pia Opera che l'amministra, si distende tutt'intorno alla Chiesa in un caotico accumulo di monumenti funerari in continuo accrescimento, digradanti sulla sponda acclive del fiume.

In occasione del sesto centenario del Vespro, celebratosi solennemente, la chiesa fu restaurata, liberandola dalle sdrucite fabbriche che le rimanevano addossate, cioè dagli avanzi dell'Abbazia di S. Benedetto. In questa Abbazia fu per qualche tempo il famoso quadro di Raffaello, detto « Lo Spasimo », donato, poi, da quei religiosi a Filippo IV, che se lo portò in Ispagna e dov'è rimasto purtroppo sin dal 1661.

I restauri esterni riuscirono a ridare a tre lati della chiesa l'antica fisionomia; non così al prospetto principale, mancando gli elementi architettonici distrutti insieme col chiostro e con parte del monastero quando il luogo fu trasformato in cimitero. I restauri interni, liberando le navate dalle sovrapposizioni barocche dei sec. XVII e XVIII, mostrarono la robusta armonia della struttura originaria.

PALERMO - TORRE DEI DIAVOLI PRESSO L'ORETO.

Ma torniamo al nostro fiume, il quale, nel seguire il suo corso, si lascia indietro un ponte ferroviario di nessun interesse, ed incontra alla sua destra una misteriosa fabbrica antica, denominata Torre dei Diavoli, nella quale l'occhio esperto riconosce l' impronta dell' architettura detta chiaramontana, ma cercherebbe invano i caratteri diabolici. Non si sa l' origine della strana denominazione, come in genere assai poco nota è la storia

(*fot. Lojacono*)

PALERMO - IL PONTE AMMIRAGLIO.

di questo castello, piuttosto che torre. Si sa di certo che fu costruito dalla possente famiglia dei Chiaramonte, e che probabilmente servì da quartier generale al capo di essa, il quale, forte d'armi e d'armati, si era ribellato al re aragonese, sferrando da quel luogo le sue offensive. Un edificio rettangolare senza copertura, con quattro finestre bifore nel prospetto che guarda l'Oreto, alcune stanze a forma di grotta con sedili rustici, forse ruderi di bagni, è quel che oggi rimane.

Qualche passo più innanzi e siamo nella contrada Guadagna, dove alcune fabbriche di laterizi affiorano sul fondo argilloso del fiume, sfidandone le piene; mentre le abitazioni scaglionate lungo le sponde stanno a guardarle al riparo.

Adesso l'Oreto si fa più lento nel solcare un terreno pianeggiante che gli consente di espandersi e di formare specchio, in fondo al quale si profila il grande arco a sesto acuto di un ponte che sembra più vecchio di quel che effettivamente non sia.

Qualche altra fabbrica di laterizi, un doppio ponte ferroviario, poi, a un tratto, la vista si allarga su grandi fabbricati a destra e a manca, fra il via vai dei veicoli e dei pedoni che ci annunciano la città.

Passeremmo oltre se la memoria non ci richiamasse all'esistenza di una chiesetta ombreggiata da una oscura macchia di cipressi, e dedicata alle anime sante dei corpi decollati.

Priva del sorriso dell'arte e di edile apparenza, essa custodisce le salme di coloro che lasciarono la vita sul patibolo.

Umilmente raccolta nel suo triste ufficio, soffocata da rustiche fabbriche moderne, essa esala una profonda mestizia, evocando, oltre che tragici eventi, anche una pietosa costumanza — un culto delle tombe — che vigeva sino a quarant'anni fa e sulla quale per brevità sorvoliamo.

Se la modesta chiesetta può sfuggire ad occhi disattenti, non è così per il Ponte Ammiraglio che si staglia a man destra sull'azzurro del cielo. Fatto costruire nel 1113 da Giorgio d'Antiochia, ammiraglio di re Ruggero, esso ha sagoma triangolare molto allungata con undici archi grandi e piccoli che lo forano alternativamente. Si dice che esso sia il più antico ponte in muratura costruito in Europa, a cui seguì, nel 1265 quello sul Rodano presso S. Esprit. Il fiume, deviato da gran tempo, non scorre più sotto i suoi archi, sicchè il Ponte è rimasto isolato quale

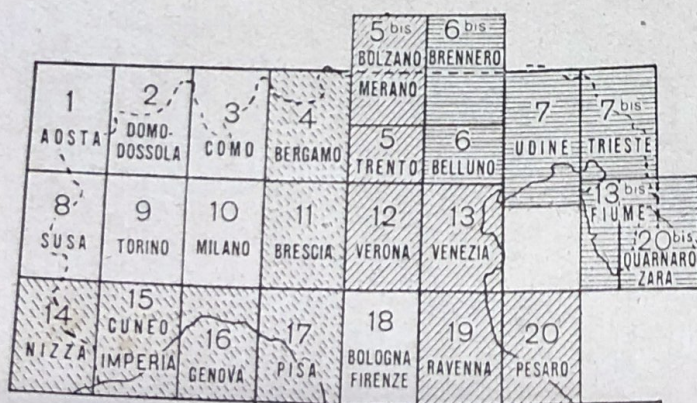
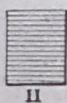
(*fot. Interguglielmi*)

PALERMO - FIUME ORETO, PRESSO LA FOCE.

monumento caratteristico dell'epoca cui si associa il famoso episodio dell'entrata di Garibaldi in Palermo il 27 maggio 1860. Su di esso, difatti, i Mille vennero a conflitto con le forze borboniche e le sopraffecero.

Da quel punto, l'Oreto si dirige direttamente al mare passando sotto altri due ponti privi d'interesse, per dissolversi silenziosamente nelle acque salmastre, nelle quali avrà forse annegato, in un momento di malumore, quelle tali najadi, driadi, amadriadi e nappee che non abbiamo trovato alla sua sorgente.

ROBERTO LOJACONO.

LA CARTA AERONAUTICA D'ITALIA al 250.000

L'Aeronautica è oggi più che mai all'ordine del giorno della vita nazionale, e tutto ciò che le si riferisce riscuote il più vasto e fervido consenso. Una nuova dimostrazione del rapporto che lega la attività del Touring agli sviluppi del progresso civile e militare della Nazione, è data dalla *Carta Aeronautica al 250.000*, che il nostro Sodalizio eseguisce per incarico del R. Aero Club d'Italia e per uso della gloriosa Aeronautica italiana.

Trattasi di un razionale adattamento dell'ottima Carta d'Italia al 250.000, già adottata da tempo dagli aviatori italiani ai quali ha reso preziosi servizi.

Della nuova *Carta Aeronautica* sono stati pubblicati finora i fascicoli I, II e III, i cui termini sono indicati nel quadro d'unione qui a lato.

Il R. Ae. C. I. ha praticato recentemente una nuova riduzione sul prezzo di vendita; sicchè ogni fascicolo di sei fogli costa oggi: per i Soci del R. Aero Club d'Italia **L. 7;** per i Soci del T. C. I. **L. 8 50** i non Soci, **L. 12;** più le spese di spedizione raccomandata nel Regno e Colonie che sono di L. 1,50 per un fascicolo, di L. 2,50 per il complesso dei 3 fascicoli. Rivolgere le ordinazioni all'Amministrazione del T. C. I., Corso Italia, 10 - Milano. (Conto Corrente Postale 3-98).

LA DIFESA DEL PAESAGGIO

Una delle Commissioni del Touring, a cui è affidato lo studio di importanti problemi che interessano il nostro ricco patrimonio paesistico (il suo nome ufficiale è: Comitato Nazionale per la Difesa dei monumenti e paesaggi) ha tenuto nello scorso febbraio, nella sede del Touring, e sotto la presidenza del Senatore Luigi Rava, un'importante riunione di cui la stampa periodica si è fatta eco, sia pure con riferimenti sommarii. L'interesse delle questioni trattate vorrebbe che qui se ne parlasse per disteso: ma le esigenze dello spazio (di solito si chiamano la tirannia, ed è nome che a loro perfettamente conviene) ci obbligano a contenere noi pure in limiti molto ristretti ciò che meriterebbe più larga trattazione: ci terremo paghi se la portata delle nostre discussioni e l'importanza di ciò che ne formava oggetto sveglieranno l'attenzione dei lettori, molti dei quali sono indubbiamente in grado di portar una valida collaborazione all'opera del Comitato. Facciamo eccezione per la relazione del gr. uff. avv. Luigi Parpagliolo, che diamo qui di seguito *in extenso,* ritenendola un documento di grande interesse nazionale. L'avv. Parpagliolo è da molti anni Vice-Direttore Generale delle Belle Arti, presso il Ministero dell'Educazione Nazionale: prima con Arduino Colasanti, ora con S. E. Paribeni: e al suo ufficio particolarmente fu commessa l'applicazione di quella Legge 11 giugno 1922 per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico, che è, o dovrebbe essere, la *Magna Charta* della difesa del paesaggio: ma, se non dà luogo a lotte sanguinose o a rivoluzioni politiche come quel primo documento della libertà inglese, tiene chi deve farla osservare in uno stato di guerra perpetua contro le incomprensioni, gli egoismi, gli interessi, sostenuti vigorosamente da patroni talvolta molto autorevoli. L'avv. Parpagliolo è sulla breccia dal giorno in cui la Legge fu approvata e si devono ai tempestivi interventi del suo ufficio, e delle Sovrintendenze regionali che ne dipendono, molti provvedimenti conservativi di ciò che sarebbe andato irrimediabilmente distrutto. Ma egli è meno sensibile a queste vittorie che agli insuccessi, dovuti in parte a imperfette disposizioni della legge che solo l'esperienza poteva palesare. Per ciò giustamente ne invoca il rifacimento: e il Comitato fu unanime con lui.

La funzione più delicata degli Enti tutorii consiste nello studiare i mezzi con cui si possono conciliare le esigenze di quelli che sono strumenti di progresso (costruzione di strade, risanamento di quartieri, impianti idro-elettrici, ecc.) con le ragioni dell'estetica, con l'utilità di conservare celebrate bellezze paesistiche, monumenti di arte e di storia. La pieghevolezza dell'ingegno italiano è particolarmente adatta a simili composizioni, che a prima vista sembrerebbero impossibili.

Paesaggio e industria idro-elettrica.

In questo ordine di idee si svolge l'opera, e ad esse si ispirò l'interessantissima relazione dell'ing. comm. G. B. Canevari, che si è occupato in modo speciale delle vaste interferenze dell'industria idro-elettrica, in materia di paesaggio. Le questioni si accentrano facilmente intorno alle cascate e ai laghi, perchè quivi si presentano rispettivamente le attrattive dei salti concentrati e delle capacità.

Poi che è un fatto inevitabile che l'acqua data all'industria va sottratta alla cascata e viceversa, ne consegue che la conciliazione non può farsi se non in via di concessione reciproca. Ora giova avvertire che in corrispondenza delle cascate esistono generalmente utilizzazioni antiche e pertanto i nuovi impianti unificatori nascono gravati da un debito originario che è costituito dall'energia da restituirsi gratuitamente all'antico utente. Ciò limita i margini di convenienza economica: ne consegue che le dotazioni delle cascate devono essere modeste. Fortunatamente l'esperienza dimostra che tali dotazioni possono limitarsi a percentuali non sufficienti a compromettere la vitalità economica dei nuovi impianti e con risultati soddisfacenti dal punto di vista paesistico quando si ricorra ad opportuni provvedimenti: come la riduzione del funzionamento delle cascate ai soli periodi di reale interesse turistico e alla rettifica del letto delle cascate per modo che tutta l'acqua possa esser condotta a fare la massima mostra

in superficie. La valorizzazione è integrata dalla sistemazione ambientale, in cui le cascate debbono trovare la loro più appropriata cornice. Nè si tratta di semplici considerazioni teoriche, se la loro applicazione sta per ridare o ha ridato voce e bellezza a famosi salti d'acqua che parevano ammutoliti e intristiti per sempre.

I laghi.

Per quanto concerne i laghi, ben diversa è la situazione se si tratta di laghi alpini o di laghi appenninici. I laghi alpini rimangono, di regola, pieni nel periodo estivo di interesse turistico: resta la questione del mascheramento dei tubi e delle condotte forzate, su cui altra volta ebbe a intrattenersi il Comitato del Touring, accennando ai facili provvedimenti con cui si possono ottenere buoni risultati. Per i laghi appenninici, il problema è inverso e non offre soluzioni soddisfacenti, soprattutto dove i bacini lacustri vengano usati alternativamente a scopo d'energia elettrica e a scopo di irrigazione. Dove questo abbinamento non esiste, qualche pratica composizione si può trovare in una più larga utilizzazione delle centrali termiche che, già destinate a solo uso di riserva, vengono ora ad essere impiegate con funzionamento stagionale, in dipendenza del livellamento che va verificandosi tra i costi delle due energie: termica ed idroelettrica.

Finalmente giova mettere in evidenza un vasto campo — in cui industria e bellezze naturali hanno interessi concordanti — che è rappresentato per sommi capi dai rimboschimenti, dai miglioramenti di accesso e soggiorno, e da valorizzazioni ulteriori di bellezze esistenti. In tale campo le grandi riserve d'acqua rappresentate dai serbatoi artificiali per le esigenze delle industrie, possono dar luogo a soluzioni inattese e del più alto interesse estetico.

Concludendo, l'ing. Canevari espresse la convinzione che la tecnica italiana saprà dare esempio al mondo di come si possano conciliare le concezioni dei più moderni e perfetti impianti industriali con il rispetto del patrimonio ideale di bellezza largito all'Italia dalla natura.

I laghi del Parco Nazionale d'Abruzzo.

L'on. ing. Sipari, presidente del P. N. d'Abruzzo, prese occasione dalla relazione Canevari per richiamar l'attenzione del Comitato sulla minaccia tuttora incombente sul Parco Nazionale di Abruzzo. L'ing. Sipari non è d'accordo coll'ing. Canevari sulla distinzione, per quanto riguarda le offese all'estetica, tra laghi alpini e laghi appenninici: piuttosto riconosce che una notevole differenza vi è fra i laghi a fondo orizzontale o a fondo inclinato: nei primi è sempre possibile lasciare uno strato d'acqua che copra tutto il fondo, nei secondi è inevitabile l'emersione di banchi di fango. Per quanto riguarda il Parco Naz. d'Abruzzo, dove è tornato allo studio il progetto della costruzione di due laghi artificiali (di Opi e di Barrea) l'on. Sipari espresse il voto che si trovi altra soluzione, conciliabile col rispetto delle esigenze di un Parco Nazionale, espressamente costituito dalla legge per la conservazione delle bellezze naturali. L'on. ing. Mauro, membro del Consiglio Superiore dei LL. PP., espose le ragioni per cui i progettati laghi avrebbero una grande importanza nella sistemazione dell'energia elettrica del nostro Paese. Il Comitato non poteva se non inclinare al concetto che le ragioni estetiche devono essere tenute in maggior conto che altrove quando riguardino Enti che traggono da esse la loro origine e la loro giustificazione.

La difesa dell'albero.

Il prof. Aldo Pavari, del R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze, divise la sua brillante trattazione in alcuni punti fondamentali. Dapprima considerò l'albero nei suoi grandi aggruppamenti cioè nelle foreste e rilevò come, dopo le leggi emanate dal Governo Nazionale, e dopo l'istituzione della Milizia Forestale, si sia entrati in una nuova êra per la tutela e l'incremento del patrimonio forestale. A tale proposito osservò come nella gestione del patrimonio stesso sia necessario adeguare le esigenze estetiche a quelle imprescindibili della tecnica e dell'economia forestale, le quali nel nostro Paese assumono caratteristiche non confrontabili con quelle di altri Paesi. Soprattutto mise in guardia contro le tendenze falsamente conservatrici: cioè quelle che si offendono dei tagli comunque praticati nei boschi, mentre questi tagli sono necessarî per impedire che le piante, morte per esaurimento del loro ciclo vegetativo aduggino il terreno impedendo il naturale risorgere di nuovi alberi.

Il Relatore trattò della difesa dei gruppi di alberi, dei viali, ecc. auspicando una collaborazione, del resto già iniziata — tra la Direzione Generale delle Belle Arti e la Milizia Forestale — per la conservazione di questi numerosi e spesso trascurati elementi di bellezza del nostro paesaggio.

Accennò quindi alla necessità di evitare le disarmonie tra alberi e ambiente storico-artistico, che spesso si verificano nelle formazioni alberate, parchi e giardini; disarmonie che debbono riferirsi generalmente a deficienti cognizioni di botanica e di geografia vegetale.

In tutta quest'opera di difesa dell'albero molto si fa, da lungo tempo per opera del Touring e, più recentemente, del Comitato Nazionale Forestale, ma il cammino da percorrere è ancora lungo, dovendosi basare il successo della propaganda su una diffusa e sufficiente cultura naturalistica, che oggi invece, nel nostro popolo, è ancora rudimentale.

Chiuse perciò, fra il vivo consenso dei presenti, auspicando una intensificazione degli studi naturalistici nelle scuole e specialmente in quelle elementari e medie inferiori.

La bella relazione suggerì al prof. Lino Vaccari, del R. Istituto Tecnico Galilei di Firenze, una particolare raccomandazione a favore dei fiori campestri, di cui si fa, specialmente da parte dei gitanti domenicali, un deplorevole sciupío, tale da impedire alle piante di riprodursi e da cagionarne talvolta la sparizione da determinate plaghe. L'avv. Parpagliolo, alla sua volta, molto compiacendosi dei propositi dei forestali di cui il prof. Pavari fu autorevole interprete, citò parecchie dolorose distruzioni compiute prima che la Milizia Forestale venisse istituita, ed auspicò una immediata e cordiale collaborazione fra i due Enti.

Il rispetto dei caratteri particolari alle vecchie città e le necessità del progresso urbano.

Questione di grande attualità e suscitatrice di appassionate discussioni. Il relatore, ing. comm. Cesare Albertini, Direttore generale dell'Ufficio Edilizia e Urbanesimo del Municipio di Milano, impostò la sua tesi sul concetto che non è possibile conservare le vecchie città nell'aspetto che esse presentano provvedendo ai nuovi bisogni colla costruzione di nuovi quartieri accanto ai vecchi. Non ritiene infatti possibile di deviare la vita cittadina dagli ambienti nei quali tradizionalmente essa si svolge da secoli, per trasferirne le manifestazioni altrove. Questo sarebbe conservare alle città le forme, non lo spirito che le anima. È una possibilità limitata a città sorte sul mare o lungo grandi fiumi navigabili, dove per ragioni topografiche lo sviluppo dei quartieri moderni avvenne su un solo dei lati della città. Per l'ing. Albertini, i casi frequentemente citati del centro di Vienna e di Norimberga, non sono argomenti di contrario assunto. Non la forma, non le cose, non la materia della vecchia città sono stati conservati: e, se ancora la poesia degli antichi tempi spira da quelle mura e da quelle case, ciò è dovuto all'accorgimento di chi, pur demolendo e ricostruendo, seppe conservar l'anima della vecchia città: quell'anima che deriva da molte cose e da nessuna, dal modo tradizionale di disporre le costruzioni, dall'uso particolare dei materiali, dalle caratteristiche architettoniche e, ben s'intende, da quelli che sono i monumenti del passato. Concludendo, egli espresse il voto:

« Che la fatale trasformazione delle città avvenga col più assoluto rispetto alle caratteristiche locali, rispetto il quale meno riflette la materiale conservazione delle case costituenti le città, che non la conservazione delle caratteristiche architettoniche e costruttive, dell'impiego dei materiali, della disposizione planimetrica;

« che le necessità del progresso urbano non vengano soddisfatte annullando le funzioni tradizionali dei vecchi quartieri delle città, ma piuttosto creando per essi condizioni tali che essi possano soddisfare alle nuove esigenze pur conservando intatte le loro caratteristiche;

« che negli ambienti più caratteristici delle città, costituiti dalle adiacenze alle zone monumentali, dalle arterie e dalle piazze principali non sorgano edifici che pel loro aspetto architettonico non possano armonizzare colle tradizioni locali;

« che laddove sia assolutamente necessaria la formazione di nuove arterie per soddisfare le esigenze del traffico nel nucleo antico delle nostre città, si preferisca tracciare tali arterie traverso quartieri di secondaria importanza all'allargare le arterie esistenti ».

La vivace esposizione dell'ing. Albertini fu seguita da una non meno vivace discussione

a cui presero parte principalmente il Senatore Giovanni Silvestri, che già questo argomento aveva fatto oggetto di una sua ampia e documentata relazione in Senato; il dott. Raffaele Calzini, l'arch. prof. Ambrogio Annoni, del Politecnico di Milano e lo stesso avv. Parpagliolo. E fu espresso, tra il generale consenso, il desiderio che nelle Commissioni edilizie che studiano i piani regolatori delle città sia sempre chiamato il rappresentante della Direzione Generale delle Belle Arti.

La strada Gardesana orientale.

Appunto un bellissimo esempio dell'utilità di tali interventi, sia pure in casi semplicemente analoghi, lo offerse l'egregio prof. Armando Venè, Soprintendente all'Arte Medioevale e Moderna per le provincie di Verona e Mantova, illustrando, anche coll'aiuto di nitide proiezioni, il tracciato della Gardesana Orientale (v. *Le Vie d'Italia* dell'ottobre 1929, pag. 775) quale risultò dall'opera combinata dei tecnici e della Soprintendenza, tale cioè da rispettare i pittoreschi agglomerati e gli edifici aventi pregio d'arte: risultato quindi soddisfacente sotto tutti i rapporti.

L'opera del Touring.

Infine il Presidente del Touring diede notizia sommaria di quella che era stata l'opera del Sodalizio, ispirata alle direttive del Comitato, nell'ultimo quinquennio: e soprattutto si diffuse nell' illustrazione del programma che veniva proposto per l'avvenire. Egli mise in rilievo come la collaborazione del Touring, oltre che coll'opera di quotidiana propaganda, diretta e indiretta, compiuta per mezzo delle sue diffusissime pubblicazioni, riceva un potente impulso dalle tempestive informazioni che i suoi Consoli, ormai residenti in ogni centro abitato di qualche importanza, possono fornire alla Direzione del Touring rispetto a minacciati deturpamenti di edifici e di paesaggi: mentre poi la Direzione del Touring, vagliata l'importanza e l'urgenza del suo intervento, ne rende edotti gli organi di tutela, che son quasi sempre solleciti — e più solleciti quanto più in alto nella scala gerarchica — a intervenire. Fu anzi letta una circolare che la Presidenza del Touring aveva predisposto per i Consoli, nell'intento di stimolare e regolare tale còmpito di informazione. Della circolare e dei suoi frutti ci sarà occasione di parlare più volte.

G. B.

APPENDICE

Relazione del gr. uff. avv. Luigi Parpagliolo, Direttore Generale delle Belle Arti

Intorno alla legge in difesa delle bellezze naturali e del paesaggio

Mi sono assunto il compito di riferire, in questo Convegno, sulla legge in difesa delle bellezze naturali, che è in vigore da più di otto anni — e la cui applicazione mi è stata affidata per ragioni di ufficio. Voi ne conoscete le disposizioni, che sono ben poche, in verità: tuttavia ho bisogno di richiamare alla vostra memoria — e ciò per chiarire quel che sto per esporre — l'articolo 1° nella sua completa formulazione:

« Sono dichiarate soggette a particolare protezione le cose immobili la cui conservazione presenta un notevole interesse pubblico a causa della loro bellezza naturale e della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria. Sono protette altresì dalla presente legge le bellezze panoramiche ».

Si venne così a stabilire una netta distinzione fra le cose immobili, che hanno un'entità propria ben definita, e quindi identificabili nei loro particolari, e le bellezze panoramiche, o meglio il paesaggio, che sfugge ad una precisa identificazione, e quindi mal si presta ad essere raggiunto dalla norma legislativa, o quanto meno dalla stessa norma legislativa dettata per le cose facilmente individuabili nei loro confini e nelle loro caratteristiche.

Se non si tien bene in mente questa sostanziale distinzione, non si può comprendere l'e-

conomia di tutta la legge e non si possono neppure comprendere le difficoltà — non poche e non lievi — che s'incontrano nella sua applicazione. Giacchè è per le cose immobili aventi i caratteri voluti dal primo comma dell'articolo 1°, e cioè per le bellezze naturali propriamente dette, che la legge impone le notificazioni, che devono essere trascritte agli uffici ipotecarî affinchè i terzi ne abbiano conoscenza; e quindi tutti, a cominciare dal proprietario, devono sapere che quel tale immobile è sottoposto alla tutela, che chiameremo *artistica*, per intenderci — mentre per tutelare le bellezze panoramiche essa non concede che un intervento volta per volta, caso per caso, quando nuove costruzioni, ricostruzioni ed attuazioni di piani regolatori (non si parla di piani di ampliamento) possono danneggiare l'aspetto e lo stato di pieno godimento del paesaggio.

Non è facile identificare gl'immobili che hanno carattere di bellezze naturali. L'Italia ha una superficie di 313 mila chilometri quadrati; e per la sua conformazione, principalmente montuosa; per le sue lunghe riviere, sulle quali digradano, ultime propaggini appenniniche, aspri promontori e verdi colline, spesso tagliate da valli e da burroni profondi; per la sua antichissima storia che ha impresso in ogni angolo, su ogni pietra, su ogni zolla la poesia dei ricordi, è ricca, come nessun altro paese di Europa, di singolarissimi aspetti, di curiosità geologiche, di cose interessantissime, poste in siti spesso remoti, viventi di una vita propria, concluse in confini determinati, che permettono di apprenderle in uno sguardo, di descriverle con pochi tratti, di misurarle talvolta.

La loro dovizia è tale che sgomenta chi ha il compito di difenderle dalle insidie degli uomini. Tuttavia in otto anni, e precisamente sino al 31 dicembre ultimo, abbiamo fatto 4662 notificazioni di notevole interesse pubblico, vincolando 728 immobili. Un altro centinaio è in corso; e si attende che siano restituite dai podestà o dagli uffici delle ipoteche. Non sono molte ma quando ci si renda conto delle difficoltà da superare, specialmente nella ricerca dei confini e dei numeri catastali di ciascun immobile, e degli scarsi mezzi posti a disposizione dell'ufficio, si dovrà riconoscere che del lavoro se n'è fatto. Si pensi anche che ogni notificazione dà diritto al privato di ricorrere contro di essa al Governo del Re, che i ricorsi sono stati e sono moltissimi, e che per accoglierli o respingerli è necessario sentire il Consiglio Superiore delle Belle Arti e il Consiglio di Stato. Il che impone una vigile attività amministrativa.

Gl'immobili notificati non possono essere modificati senza il consenso del Ministero; e quindi per ogni lavoro, che su di essi si voglia fare, è necessario inviare il relativo progetto al Ministero medesimo che lo fa esaminare dal Consiglio Superiore delle Belle Arti. Ed è qui, su questo punto, anzi in questo momento, per dirla con un'antipatica frase burocratica, è in questo momento della pratica, che si determina il più vivo contrasto fra gli interessi pubblici e quelli privati. Mi permetterete di non scendere a particolari, anche per non essere troppo prolisso. Dirò solo quali sono le deficienze della legge, che in codesto contrasto dovrebbe dar man forte al Ministero e invece lo lascia inerme e indifeso. In due modi si può determinare il contrasto: modificando l'immobile notificato senza chiedere il consenso del Ministero — o chiedendo il consenso per poi infischiarsene e fare il proprio comodo. Si modifica l'immobile, variandone o distruggendone i caratteri essenziali che lo rendono di pubblico interesse, il che può farsi in mille modi facilmente immaginabili — e si disubbidisce al Ministero, eseguendo integralmente quei progetti di lavori che, presentati all'ufficio per il suo esame e consenso, sono stati respinti o limitati.

In questi casi che può fare il Ministero? Può denunziare il contravventore all'autorità giudiziaria perchè sia punito con l'ammenda da L. 300 a L. 1000! (quando una benigna amnistia non lo abbia in precedenza lavato d'ogni colpa). Una pena, come vedete, ridicola: una specie di spaventa-passeri, che non preoccupa nessuno.

Si può, oltre questo, secondo l'articolo 6, ordinare la demolizione delle opere abusivamente eseguite; ma quali opere? Le costruzioni evidentemente, le opere, cioè, che si sovrappongono all'immobile e lo disarmonizzano. Ma non sono sempre le costruzioni che offendono un immobile dichiarato bellezza naturale: si può offenderlo aprendo nel suo seno una cava di pietra, una cava di pozzolana, di trachite, aprendo delle trincee, abbattendo degli alberi, spesso potandoli così eccessivamente da provocarne la morte — si può offenderlo, insomma, in tanti e tanti altri modi consimili.

Mi sono prefisso di tenermi sulle generali, di non fare nomi nè di località nè di persone: ma sappiate che sotto le mie parole ci sono i fatti. Ora, in questi deplorevoli casi noi siamo costretti a constatare il danno e fare, se mai, delle vane proteste; poichè la legge non ci dà il diritto di obbligare il proprietario dell'immobile a rimettere tutto in pristino, o, non potendosi più far questo, imporgli almeno di pagare una indennità equivalente al danno. Ci resta sempre, è vero, quella famosa ammenda da L. 300 a L. 1000; ma io ho il buon gusto di non provocarla mai.... È qui opportuno osservare che la legge parla di contravventori e di ammenda: il che vuol significare che le violazioni alle disposizioni di essa sono considerate contravvenzioni. Errore grave, contro il quale la Direzione Generale delle belle arti si è battuta invano: quando, come avvenne nelle offese alle bellezze naturali, la volontà di frodare la legge è manifesta, ed è evidente la lesione del diritto pubblico, sono chiari ed inequivocabili gli estremi di un vero delitto, la cui sanzione non può certamente essere l'ammenda.

La difesa poi del paesaggio, la quale non è neppure assistita da questa mite pena contravvenzionale, è tutta imperniata nell'art. 4 della legge: in virtù di questo articolo, il Mi-

nistero, nei casi di nuove costruzioni, ricostruzioni ed attuazioni di piani regolatori può prescrivere distanze, misure ed altre norme necessarie perchè le nuove opere non danneggino l'aspetto e il pieno godimento delle bellezze panoramiche. Or nessun mezzo preventivo ha il Ministero per far giungere a tempo la sua azione tutelativa: esso deve attendere che gli sia indicata la nuova opera. Ma spesso quest'opera è così avanzata che le provvidenze da prendere (distanze, misure, altezze, ecc.) si trovano di fronte ad uno stato di fatto che ha già compromesso la vista del paesaggio. Ciò accade perchè, non vigendo per la difesa delle scene panoramiche il sistema delle notificazioni, il privato ignora o finge di ignorare che la sua opera, iniziata o che sta per iniziare, offende qualcosa che interessa il pubblico godimento; anzi egli ignora che quel luogo su cui egli svolge la propria attività è un luogo degno di essere protetto per la sua bellezza paesistica. Nè è possibile immaginare che si possa adottare il sistema delle notificazioni; poichè il paesaggio è una parte di territorio, i cui diversi elementi costituiscono un insieme pittoresco o estetico a causa delle disposizioni e delle linee, delle forme e dei colori, e nel suo insieme è costituito da migliaia di particelle (immobili) appartenenti ad altrettanti proprietari. Di guisa che l'ufficio si trova quasi sempre in grande imbarazzo. I casi in cui il suo intervento raggiunge la nuova opera allo stato di progetto sono rari; mentre sono frequenti i casi in cui l'opera è già iniziata, quando non è quasi per metà compiuta. E allora non abbiamo altra risorsa che di far sospendere i lavori e chiedere il progetto, perchè sia esaminato dai nostri corpi tecnici. E di sospensioni, infatti siamo costretti ad ordinarne parecchie. Che cosa accade dopo, lo lascio immaginare a voi: raccomandazioni, proteste, aggiramenti, minaccie di suicidi... Certo il danno di un tale procedimento non è da negarsi: e potete credermi se vi dico che il primo a dolersene sono io. Ma quale altro è possibile?

Abbiamo pensato a varii espedienti: per alcuni luoghi di maggiore responsabilità sono stati pregati gli uffici periferici di raccoglierne i nomi dei proprietari, i confini, i numeri catastali degli immobili compresi in una scena panoramica: naturalmente centinaia, ed abbiamo proceduto a centinaia di notificazioni. Esempio, la nuova via Manzoni a Napoli, la quale si svolge dal Corso Vittorio Emanuele lungo la cresta della collina di Posillipo e scopre a destra i Campi Flegrei, a sinistra Napoli ed il Vesuvio con Torre del Greco, Resina, Pompei, Castellammare, Sorrento, e, dietro la Punta Campanella, Capri: un paesaggio ammirabile di cui forse uno più bello, e direi più spirituale per i grandi ricordi storici che racchiude, non esiste al mondo. La speculazione aveva già cominciato a deturparlo in vari punti, ed era necessario correre alla difesa. Qualcuno venne a dirmi che con tutte quelle notificazioni avrei fatto insorgere Napoli; ma la insurrezione non scoppiò — e le costruzioni su quella incantevole via sono regolate dalla Sovrintendenza all'Arte Medioevale e Moderna della Campania.

Potrei parlarvi di altri luoghi in cui abbiamo adoperato lo stesso sistema. Ma voi comprenderete che esso è faticosissimo; che non può essere applicato alla Riviera Ligure, ad esempio, ai territori in mezzo ai quali splendono come gemme i laghi Maggiore, di Como, del Garda.... Ed allora abbiamo escogitato un altro espediente: l'emanazione di decreti ministeriali, decreti in forma di dichiarazioni, che potrei qualificare moniti, avvertimenti, da tenersi affissi per sei mesi all'albo pretorio dei Comuni interessati. Permettetemi di leggervi uno di questi decreti: quello emanato per salvare Capri dalle frequenti deformazioni delle singolarissime caratteristiche del paesaggio caprese: « Considerato che il territorio dell'isola di Capri, famosa nel mondo per la bellezza del suo paesaggio, è tutto sottoposto alla legge 11 giugno 1922 n. 778, e che urge provvedere, affinchè le scene panoramiche, che ivi sono universalmente ammirate, non siano ostruite o in qualunque modo offese da opere non in armonia coi luoghi o in assoluto contrasto col godimento di essi;

« visto l'art. 4 della legge anzidetta, che dà al Ministero della pubblica istruzione nei casi di nuove costruzioni e ricostruzioni le facoltà, ecc.;

« attesochè è fermo proposito del Ministero medesimo di servirsi nel modo più rigoroso delle facoltà di cui sopra, affinchè la tradizionale bellezza di Capri non sia ulteriormente manomessa; e d'altra parte è interesse degli abitanti dell'isola che di tale proposito siano pubblicamente informati, affinchè la provvida e legittima azione governativa non sia da essi prevenuta con opere che, per essere eseguite in dispregio della legge, dovrebbero essere abbattute;

« Il Ministero della P. I. notifica:

« Art. 1 - Nel territorio dell'Isola di Capri non si possono sopraelevare muri, innalzare cancelli, piantare cortine di alberi, fare sbarramenti di roccia e sterri, o compiere qualunque altra opera che ostruisca, modifichi o deteriori in qualsiasi modo le bellezze panoramiche che ivi si godono.

« Nello stesso territorio non si può eseguire nessuna costruzione, nè modificare le costruzioni esistenti, senza la preventiva autorizzazione della Sovrintendenza all'arte medioevale e moderna della Campania, alla quale dovranno essere presentati i relativi progetti.

« Art. 2 - La presente notificazione sarà a cura di S. E. l'Alto Commissario della Provincia di Napoli pubblicata all'albo pretorio del Comune di Capri per un tempo non minore di sei mesi ».

Un decreto consimile fu emanato anche per Taormina, celebre meta turistica internazionale, e già deformata da grandi alberghi, alcuni di uno stile arabo normanno che fa paura, e azzannata in punti delicatissimi da ben sette cave di pietra che la stavano divorando. L'efficacia di questi due decreti io ho modo di constatare giorno per giorno; ed avrem-

mo intenzione di ripeterli per altri luoghi anche di maggiore estensione.

Non credo però che questo espediente, suggeritomi dalla necessità di difendere, in difetto di più efficaci disposizioni legislative, alcuni punti di grande sensibilità paesistica, possa essere applicato ai grandi agglomeramenti di abitanti, alle città, quali Genova, per esempio, o Napoli, o Milano, a quelle che sono in continuo accrescimento, costrette a sbandare fuori delle antiche cerchie e invadere i dintorni. La rete degli interessi è più fitta lì che altrove, le esigenze della vita, e della vita moderna, sono più imperiose, e tutte raggiunte dai tentacoli della speculazione; della quale anzi non è possibile fare a meno. Venire in questi luoghi, fra questo coacervo di bisogni, di desideri, di avidità, che di giorno in giorno si ingrossa sempre di più e preme da tutte le parti, e dire che qui non si possono compiere opere che ostruiscano, modifichino e deteriorino in qualsiasi modo le bellezze panoramiche che vi si godono, nè eseguire costruzioni nuove, o modificare le costruzioni esistenti, senza la preventiva autorizzazione del Ministero — significherebbe mettere in pericolo quell'azione di tutela paesistica che ci sta a cuore e per il cui maggiore sviluppo siamo qui riuniti. D'altra parte, stare in sull'attenti in perpetuo, per avvistare il caso in cui sia obbligatorio il nostro intervento, è cosa, come potete comprendere, angosciosa, spesso non utile, sempre piena di sorprese e d'inquietudini. Si vuole costruire, mettiamo, lungo un lido su cui digradano verdi colline: località panoramica di primo ordine, degna della più alta speculazione, in una città ricca ma stretta fra il mare e il monte, e in continuo lievito di accrescimento. Si allestisce alla chetichella un sommario piano di ampliamento, si dimenticano i necessari accertamenti di legge, si trascura di avvertire i Ministeri interessati; ed ecco già creato sotterraneamente un *trust* di sfruttamento delle aree. I primi sbancamenti di antiche ville cominciano, si allivellano poggetti deliziosi, sorgono i primi casoni come per incanto. Chiediamo il piano di avviamento: non c'è. Preghiamo che si faccia subito: non si risponde. Insistiamo: si mena il can per l'aia. Intanto, le costruzioni avvampano. Ne sospendiamo alcune. E comincia la tragedia. — Perchè sospendete? — Perchè vogliamo vedere il progetto di costruzione, prestabilire le misure, le distanze, le altezze (art. 4). — Ma il progetto è stato approvato dalla Commissione Edilizia! — Non basta: la legge di tutela del paesaggio è indipendente dalle decisioni dei Comuni. — Ma insomma che cosa volete? — Vogliamo che su questo punto non si costruisca, che su questo altro l'edificio occupi una superficie minore, o non superi i due piani. — Ma questo è impossibile: abbiamo pagato l'area a 500 lire il metro quadrato! — Ma ciò non ci riguarda. — Non vi riguarda? Espropriateci, pagateci il prezzo dell'area e fate quel che vi aggrada. — Lo Stato non ha questi obblighi: l'imposizione di una servitù di diritto pubblico non comporta indennizzi. — Ma questa servitù la imponete proprio ora? Se io l'avessi preveduta non avrei acquistato, o avrei acquistato a prezzo minore. — E allora? allora, egregi signori, ci si trova impigliati in una serie di compromessi, di transazioni, di mezze misure, che non risolvono nulla, quando non aggravano le condizioni di ambiente. In tutti i casi il beneficio della legge è frustrato, se non in tutto, almeno in parte; e il prestigio dell'autorità è in iscacco.

Quale il rimedio a questo stato di cose così penoso? Poichè, come abbiamo visto, non è possibile adottare il sistema preventivo delle notificazioni, nè quello dei decreti uso Taormina e Capri, sembra che unico, previsto dalle nostre leggi, sia il sistema dei piani regolatori e di ampliamento, studiati seriamente prima che un decreto reale li renda esecutivi.

Ed eccoci giunti così al punto centrale di questa mia non lieta disamina.

Non è qui il caso di dire quale sia l'importanza di un piano regolatore dal lato della viabilità, dell'igiene, dell'estetica e anche dell'educazione cittadina. Sono cose note, e nelle quali voi tutti qui presenti siete maestri. E neppure credo di dovervi rassegnare le disposizioni di legge che lo riguardano, e le discussioni cui esse han dato e danno argomento nella dottrina giuridica, specialmente in occasione della divisata riforma di espropriazione per pubblica utilità. Penso che nessuno di voi creda ancora che un piano regolatore debba consistere unicamente nel « tracciare delle linee (leggo la definizione che ne dà la legge del 1865) da osservarsi nella ricostruzione di quella parte dell'abitato dove occorreva rimediare alle viziose disposizioni degli edifici ». Molta acqua è passata da allora sotto i ponti, troppi bisogni son nati, troppe esigenze, allora neppur sospettate, oggi premono imperiosamente: e l'edilizia pubblica, allora semplicista e di origine prettamente francese, è ora una scienza che ha trovato e trova quotidianamente nelle antiche città italiane materia di studio e di originale applicazione. Al tempo in cui fu approvata la legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, due bisogni cittadini preoccupavano i governanti: quello della salubrità e quello del traffico; e l'art. 86 di quella legge lo dice chiaramente. A provvedere a questi due bisogni doveva tendere il piano regolatore. Il quale, perciò, nella pratica, si riduceva a un piano di allineamento, e quindi a un tracciamento di linee a qualunque costo pur di raggiungere quei due intenti. E dati questi principî non è da meravigliarsi che in un vecchio piano regolatore di Roma, a furia di tracciare linee, gl'ingegneri incaricati non si fossero accorti che buttavano giù la bella chiesa del Priorato di Malta sull'Aventino.

Ora, nonostante che la legge sia la medesima, si va più cauti, o almeno ci si sente avvolti in un'atmosfera in cui giungono, senza bisogno di radio, preoccupazioni e mònìti, proteste e consigli, che rendono pensosa quella beata innocenza, per cui un piano re-

golatore si riduceva al famoso *segno di matita colorata*. Non fu ascoltato quindici anni or sono Gabriele D'Annunzio, che insorse per difendere Bologna, « minacciata di sacrilegio da uomini mercantili ben più aspri di quelli che frequentavano la bellissima loggia vicina », ma oggi, che una pericolosa irrequietezza edile ha invaso le amministrazioni delle città italiane, non è più possibile non comprendere l'alto significato di queste parole di Marcello Piacentini, dell' architetto che più lavora in Italia, da Messina a Brescia, e al quale certo non si può negare esperienza e modernità: « Le nostre cento città sono dei valori come non esistono altri, ricchezze cui nessun'altra può paragonarsi. Sono la nostra storia ed il nostro orgoglio. Sono la immagine esatta della nostra razza o dei nostri ideali. Attraverso ad esse il mondo apprende la nostra civiltà. In esse riconosciamo noi stessi e la varia e molteplice espressione dei nostri temperamenti regionali. Come le fisionomie dei membri di una stessa famiglia, esse si compongono in un atteggiamento di reciproco affetto e di mutua comprensione. Ebbene, questo tesoro unico ed inestimabile dev'essere da noi gelosamente conservato. Quante cure non abbiamo per minuti oggetti: per pianete o reliquie celate nelle sagrestie delle chiese, per quadri che custodiamo riverenti nelle gallerie, mentre le città sono molto spesso abbandonate a sè stesse, facile preda di faccendieri e d'incompetenti reggitori! Prenda maggiormente il Governo sotto le sue cure speciali le città italiane: esse costituiscono la più bella ricchezza nazionale. Esse sono, tutte insieme, la Patria. E la civiltà fascista deve salvarne il passato e curarne lo sviluppo avvenire ».

Salvare il passato e curare lo sviluppo avvenire: parole d'oro che dovrebbero essere epigrafe di ogni piano regolatore. Ma *salvare il passato* non significa per noi perpetuare nei fetidi vicoli oscuri il drappeggio dei cenci alle finestre; e quando dei troppo corrivi demolitori, in mancanza di argomenti, e credendo di fare effetto sugl'ingenui, lanciano contro di noi la stupida accusa di misoneisti, amanti della vecchia sporcizia, abbiamo ben ragione di protestare. *Salvare il passato* significa ben altro per noi: significa non distruggere, senza una inderogabile assoluta necessità, gli edifici che l'antichità ci ha tramandati intatti, e soprattutto non disambientarli, perchè allora tanto varrebbe distruggerli; ed in quanto a curare lo *sviluppo avvenire* delle città non significa irrompere fuori le mura per lottizzare ville monumentali, abbattere pinete, sbancare colline; poichè questo non è sviluppo, è devastazione.

Da ciò la necessità, riconosciuta universalmente, e, del resto, dalla nostra legislazione prevista, di sentire sui piani regolatori i pareri, non solo dei corpi tecnici superiori, ma anche del Consiglio superiore delle Belle Arti che è, in materia d'arte, un corpo tecnico anch'esso. Donde la conseguenza che nessun piano regolatore possa dirsi approvato senza che il parere di tale Consiglio sia stato sentito. Non sono cose peregrine queste ch'io dico — lo so; ma sono necessarie, perchè io pervenga, su questo punto, a una conclusione, che è frutto di lunga esperienza.

La procedura per giungere all'approvazione di un piano regolatore è quanto mai complicata; e appunto perchè così complicata, invece di dare la massima garanzia nell'esame di tutte le questioni tecniche, sanitarie, economiche, artistiche, monumentali, riduce spesso cotesto esame a una parvenza formale senza sostanza. Si crede, in buona fede, che tutto sia esaminato, discusso approfondito, sulla base del piano già studiato dall'ufficio tecnico del Comune; ma in realtà, non ostante i pareri dei corpi superiori consultivi, è sempre questo che prevale nelle *linee-base* originarie. E non può essere diversamente.

Gli organi, attraverso cui passa un piano regolatore, sono: il Genio Civile ed il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per la parte tecnica; la Giunta provinciale amministrativa, il Ministero dell'Interno e il Consiglio di Stato per la parte giuridica e amministrativa; la Commissione provinciale sanitaria per gli aspetti igienici; la Soprintendenza ai Monumenti e il Consiglio Superiore delle Belle Arti nei riguardi artistici. « Bisognerebbe — disse S. E. il Ministro dei LL. PP. recentemente — che non funzionassero tutti questi congegni o ci fosse il partito preso di voler dichiarare guerra ad oltranza al passato e di voler alzare i gagliardetti dell'avvenire più o meno futuristico, per non sentire sufficientemente tutelato il patrimonio artistico e storico della Nazione ». Ebbene, Signori, io non dico che non funzionino codesti congegni: funzionano certamente, ma spesse volte come tante ruote che girano a vuoto. E i primi a dolersene sono gli eminenti uomini chiamati a cotali funzioni. Quali le cause? Non le cause, ma la causa: è una sola. Essa consiste nel fatto che tanti elevati corpi tecnici sono chiamati ad esaminare delle carte, non delle cose; a esaminare, uno dopo l'altro, dei bei tracciati sulla carta, tenendo per guida la relazione dell'ufficio compilatore del piano, non a giudicare di questo sulla faccia dei luoghi. Sono rari i casi in cui un corpo tecnico superiore si sposta per un esame di questo genere; ma quand'anche i casi fossero frequentissimi, il risultato è sempre infelice. Poichè non una breve visita dei luoghi può dare la visione esatta delle conseguenze di un piano regolatore; e d'altra parte se la visita dovrà prolungarsi per tanto tempo quanto è necessario per uno studio particolareggiato del piano stesso, le difficoltà della lunga permanenza di un corpo tecnico superiore in una città diversa dalla propria sede diventano insormontabili.

Sono argomenti, lo so, terra terra; ma pur troppo certi fatti, che ci sembrano inesplicabili, hanno appunto queste umili cause. Ma ce n'è una meno umile: ed è la mancanza di un esame totalitario ed unitario di tutte le questioni edilizie, che si connettono a un piano regolatore, esame da farsi in un sol tempo e in contradizione con tutti gli interessi di un

giuoco. Mettere in discussione il lavoro di un ufficio, che è costato mesi e mesi di fatiche, metterlo in discussione a gradi, sottoponendolo ora ad un corpo tecnico, ora ad un altro, è la cosa più illogica e inconcludente. Illogica, perchè ogni corpo tecnico, che voglia fare sul serio, deve rifare alla sua volta lo studio integrale del piano, e quindi vi porterà in aggiunta i propri criteri che spesso non si armonizzano coi criteri dell'altro corpo tecnico che lo esaminerà dopo; inconcludente, perchè, a voler far bene, sarebbe necessario sviluppare codesti criteri, spesso contraddittori, sulla carta a correzione del piano in esame, apportando così una complicazione tale che, per evitarla, si cercano tutti i mezzi per eluderla.

Questo c'insegna la pratica: e questo ho voluto dire, per giungere alla conseguenza che, sino a quando l'esame dei piani regolatori non sarà fatto da un corpo tecnico unico, in cui siano rappresentati tutti gl'interessi da tutelare, l'interesse economico, monumentale, paesistico, di viabilità, d'igiene — posti questi interessi sulla stessa base d'importanza — si avranno sempre a deplorare inconvenienti, tanto più gravi in quanto, dopo la approvazione del piano, sono irrimediabili... Si chiede, insomma, quel che il Capo del Governo volle per Roma. Vero è che nulla vieta ai Podestà di nominare delle Commissioni speciali, come quella di Roma, per l'esame dei piani regolatori delle rispettive città; ma, a prescindere che esse, di natura discrezionale dei podestà, non evitano l'esame dei corpi superiori tecnici, di cui abbiamo discorso, nessuno vorrà negarmi che codeste Commissioni, se fossero prestabilite per legge, avrebbero ben altra autorità e sarebbero assai meglio costituite e più rispondenti ai varii interessi in giuoco. Sono convinto che, presto o tardi, si dovrà giungere a ciò.

Ma intanto l'Ufficio che ha, come quello a me affidato, la grave incombenza di applicare la legge in difesa del paesaggio italiano, non può non preoccuparsi di questo stato di cose in fatto di piani regolatori. Esso si trova spesso di fronte a precostituite posizioni di diritto, che non è possibile smontare. Una di queste posizioni formidabili è, come ho già detto, la presa di possesso delle aree. Si ha un bel dire: applicate rigorosamente la legge, e fate che un edificio, destinato a essere di cinque o sei piani per compensare il prezzo elevatissimo dell'area, sia ridotto a due, oppure che là dove erano stabilite costruzioni intensive sorgano invece dei villini, o non venga costruito affatto. Le opposizioni, fondate su uno stato di diritto qual'è quello che nasce da un piano regolatore approvato, sono assai più gravi di quel che non si pensi. E poichè è innegabile in esse un certo contenuto di moralità e di economia sociale, è assai difficile far prevalere la nostra azione fondata su d'un principio di estetica. Io mi sto studiando di evitare queste opposizioni o di ridurle al minimo, facendo studiare, là dove ancora è possibile, dei piani regolatori paesistici, nei quali siano già preventivate (mi si perdoni questa parola prettamente commerciale) le provvidenze in favore delle bellezze panoramiche della città. Un primo tentativo stiamo facendo a Genova, dove sono stati inviati dalla Direzione Generale delle Belle Arti due giovani architetti, che lavorano a tale scopo d'accordo col Comune e sotto la direzione della Sovrintendenza all'arte medioevale e moderna del Piemonte e della Liguria. Siamo in viva attesa. Ma intanto mi giungono voci di contrasti derivanti dal regolamento edilizio.

Anche questa dei regolamenti edilizi è questione grave che sarei tentato di trattare dinanzi a Voi. Ma il discorso sarebbe troppo lungo; ed ho già la sensazione di avervi stancati. Sarà piuttosto opportuno toccare brevemente qualche altro punto assai delicato della difesa del paesaggio; e poi chiedervi venia. Esso sta nella mancanza di coesione fra le varie Amministrazioni dello Stato, in tal guisa che spesso una agisce in senso contraddittorio all'altra, punto sospettando il danno che ne deriva all'interesse pubblico. Ne abbiamo dato da tempo l'allarme, insistendo in vario modo sul fatto che i maggiori pregiudizi nei riguardi della conservazione delle bellezze naturali si sono verificati e si verificheranno, assai più che per il capriccio e l'avidità di lucro dei privati, per la esecuzione di grandiose opere pubbliche progettate e concretate con la sola preoccupazione del punto di vista tecnico ed economico, e trascurando completamente le esigenze della bellezza e del paesaggio. Alludo non soltanto alle opere di spettanza diretta dello Stato o di altri enti pubblici (quali, ad esempio, le strade ordinarie, le bonifiche, le sistemazioni dei bacini montani, ecc. ecc.) ma altresì quelle lasciate alla iniziativa di persone o di enti previsti, ma sottoposte per il loro grande interesse politico-sociale a concessione o ad autorizzazione amministrativa (si pensi soprattutto alla materia delle concessioni di acque pubbliche e di aree demaniali). Pure qualcosa la nostra insistenza ha ottenuto: ed è da mettere all'attivo nel bilancio di questi otto anni in cui la legge paesistica è in vigore.

Avveniva, infatti, che nelle concessioni di aree demaniali, i Comandanti delle Direzioni Marittime e delle Capitanerie di Porto permettessero il sorgere sulle spiagge di troppi stabilimenti balneari di cemento armato, di caffè, di Kursaal, che ingombravano sconciamente bellissime passeggiate littoranee e ostruivano la vista del mare. Ebbene abbiamo ottenuto da S. E. il Ministro Ciano una circolare del 1° agosto 1927 che impone di chiedere il parere delle Sovrintendenze ai monumenti nei casi di concessioni di aree demaniali per costruzioni di carattere stabile. Contiene codesta circolare limitazioni e condizioni, che potevano essere trascurate; ma ad ogni modo è sempre qualcosa che avvicina a quella collaborazione delle Amministrazioni interessate, che fu sempre nei nostri voti. Una simile circolare ottenemmo da S. E. Giuriati, già Ministro dei Lavori Pubblici, a proposito delle derivazioni d'acque in rapporto special-

mente agl'impianti idro-elettrici. Varrebbe la pena di leggerla, ma non è breve. Dico soltanto che è diretta ai Provveditori alle opere pubbliche, agli ingegneri capi del Genio Civile, a S. E. l'Alto Commissario per la città di Napoli e provincia, e per conoscenza al Presidente del Magistrato delle acque e all'Ispettore per la Maremma Toscana. Si dispone con essa che nelle ordinanze per l'istruttoria di domande di derivazioni di acque pubbliche sia, di regola, inserito l'inciso che l'ordinanza debba essere comunicata in copia alla locale Soprintendenza ai monumenti, affinchè questa, conosciute le caratteristiche essenziali dei progetti e la data per le visite locali, possa, ove lo creda, prendere visioni degli atti depositati e intervenire agli accertamenti sopraluogo. Come vedete, siamo ben lontani dal giorno in cui la nostra azione era considerata con diffidenza e tale da evitarsi in tutti i modi. Non abbiamo potuto ancora ottenere nulla di simile dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste; ma credo che già ci siamo vicini. Intanto la Milizia Forestale non ci ostacola, anzi devo dire che in molti casi ci ha favoriti dimostrando di comprenderci. Si tratta ora di giungere ad una piena cooperazione. Ed io non dispero di giungervi.

Non ho bisogno d'intrattenermi su questi due punti importanti della tutela paesistica: acque e boschi; poichè persone più competenti di me hanno assunto l'impegno di portare in questo convegno il prezioso contributo della loro esperienza. Dico solo che negli ultimi cinque anni lo sfruttamento intensivo delle — del nostro paesaggio ci ha molto preoccupati. Il contrasto fra il godimento estetico e i grandi vantaggi economici degl'impianti idroelettrici non ci si poteva presentare in forma più viva; e senza rassegnarvi qui tutti i casi in cui abbiamo dovuto intervenire con giustificabile trepidazione, mi basta accennarvene due recenti: il minacciato assorbimento della cascata del Toce e la progettata utilizzazione del lago di Molveno, del più bel lago alpino che esista al mondo. Ve ne parlerà l'ing. comm. Canevari, che ci fu compagno e consigliere fedele e illuminato; e vi esporrà i criteri che ci hanno guidato e ci guidano dinanzi a problemi così formidabili.

E qui fo punto — chiedendovi scusa se troppo ho abusato della vostra pazienza. Sarei ben felice — e certamente voi con me — se da questo Convegno fossero per derivare delle pratiche utilità. Le discussioni serene e amichevoli, animate dal solo spirito di bene, sono le sole che possano condurre a ciò.

Ordine del giorno votato all'unanimità in seguito alla discussione della relazione Pagliolo:

« *Il Comitato Nazionale per la difesa dei monumenti e del paesaggio, riunito dal Touring Club nella sua sede il 1° febbraio 1931, fa voti che la legge 11 giugno 1922 N. 778 sia resa più rispondente all'altissimo fine della protezione della singolare bellezza paesistica d'Italia, e quindi modificata in quelle disposizioni che, durante gli otto anni in cui è in vigore, si sono manifestate inefficaci* ».

FOLCLORE COLONIALE

COME SI DIVERTONO GLI ARABI

CHIUNQUE abbia soggiornato, sia pure per breve tempo, nelle nostre colonie mediterranee, ha sentito la curiosità di conoscere un po' da vicino la vita della popolazione indigena, sempre pittoresca e spesso misteriosa.

Pochi sono coloro che, capitando a Tripoli, a Derna o a Bengasi, non hanno provato il fascino di certi vecchi quartieri arabi e non si sono addentrati nel labirinto delle viuzze bianco-azzurre.

Si piglia gusto a certe incursioni fra le casette mute e senza finestre. La fantasia lavora davanti alle rade e impenetrabili *musciarulie*.

Ci si sofferma, lietamente sorpresi, incontrando il solito soggettino da cartolina illustrata: un atrio bianco latte nel cui fondo si staglia per un attimo la sagoma scura di un baraccano femminile, un ciuffo di palma che svetta nel cielo bleu-cobalto, un pittoresco gruppo di beduini cenciosi accovacciati presso un vecchio portale moresco, il cubo candido di un *marabutto* dimenticato nel mezzo di un crocicchio deserto...

E chi ha vinto la tentazione di entrare in uno dei tanti caffeucci arabi?

Gli schizzinosi saranno andati magari nel locale più *civilizzato,* in quello aperto proprio sotto il *minareto* della moschea maggiore, dove i vasellami di rame e di peltro, allineati in bella mostra, assieme alla collezione dei *narghilè,* sono più lucidi, dove i baraccani dei clienti sembrano più puliti.... ma hanno finito per gustare anche loro il thè arabo profumato di menta trovandolo non detestabile.

C'è anche chi ha gettato uno sguardo nelle moschee e nelle *zavie* per vedere come gli arabi pregano e si mortificano, ed altri che si sono interessati a come mangiano, come si sposano, come muoiono. A pochi però, forse a nessuno di questi più o meno frettolosi osservatori è saltato in mente di sapere come gli arabi si divertono. Perchè?

Forse per quelle loro fisonomie impenetrabili come le vesti nelle quali amano avvolgersi, per quegli occhi senza luce che non rivelano altro che assenza e sonnolenza sorniona, per quel loro andare silenzioso e senza fretta, per l'atmosfera addormentata che sostanzia di sè e cose e uomini dando aspetti lunari e silenzi notturni alle case bianche sotto il sole bianco anche in pieno mezzogiorno!

Eppure, malgrado le apparenze, questo popolo si diverte; a modo suo, ma si diverte e ama il divertimento.

Quando non può fare di meglio l'arabo si diverte a cantare: il canto dell'arabo dà, a chi lo senta per la prima volta, l'impressione dell'ululato disperato dello sciacallo o del lamento di un animale ferito. L'arabo s'inebria di questo suo canto, e, quando procede faticosamente per il pietrame arso del *serir,* o monta il cammello cercando fra duna e duna il suo cammino, o quando s'affatica alle opere nell'orto, egli sa trovare per la sua nenia le più dolci parole d'amore e le più reboanti espressioni eroiche.

Ed è anche questa grande passione per il canto che raccoglie sempre nei loro caffè, davanti alle trombe sghangherate dei fonografi più antiquati e stonati che esistano al mondo, una folla assorta e ispirata di ascoltatori che stanno a sentire per ore ed ore i dischi incisi a Stambul o al Cairo con certe musiche che fanno accapponare la pelle.

NEL « TEATRO DELLE OMBRE », TUTTO L'APPARECCHIO SCENICO CONSISTE IN UNA SPECIE DI TEATRO DI BURATTINI....

loro *attrazioni* tradizionali; e cominciano subito col ricordare il *teatro delle ombre*, oppure, come viene chiamato adesso, modernizzandone il nome, il *cinematografo arabo*.

... IL FONOGRAFO È LO STRUMENTO CREATO DALLA NOSTRA CIVILTÀ CHE HA AVUTO PIÙ SUCCESSO FRA GLI ARABI...

Il *teatro delle ombre*, perchè possa sostenere la concorrenza colle sale di divertimento dei quartieri metropolitani, viene aperto solo in tempo di Ramadan, quando la popolazione islamica resta fuori di casa tutta la notte e i vicoli e i vicoletti del quartiere arabo son pieni, dal tramonto del sole fino all' alba, di gente che va e viene come fosse giorno, e i caffè e i mercati sono aperti, e dentro le centinaia di bottegucce di calzolai, di sarti, di argentieri, si lavora di martello, di forbice e di lesina attorno ai deschetti e alle incudini, al fioco lume di una lampada a petrolio.

Il teatro delle ombre non ha sede propria, esso emigra, secondo la convenienza, da un granaio a una cantina pur che ci sia il posto per una trentina di panche e una porta d'ingresso dove installare la biglietteria.

Tutto l'apparecchio scenico consiste in una specie di teatro di burattini, tenuto su con rustici pali e ricoperto di stracci variopinti.

Al posto del velario c'è un altro straccio che, da lontano, può sembrare anche bianco.

Lo stanzone non ha lampadari accesi nè lumi d'altra sorta, solo dentro la cabina si indovina, dal tenue chiarore che traspare dietro gli stracci, la fiamma di una lampada a petrolio.

È fra questa fiamma ed il velario che l'operatore, arabo naturalmente, fa passare, una dopo l'altra, sagome di navi, di cannoni, di mostri fantastici....

I molti mocciosi arabi e negroidi, qualche soldato delle *bande a cavallo* e i pochi vecchi dalle barbe senatoriali, tutti rattrappiti dentro i baraccani tabaccosi, che formano il pubblico, seguono per ore ed ore con manifesta attenzione il passaggio delle stesse ombre salutando con clamori di gioia l'apparizione finale del diavolo che, buttando fumo dalla bocca, mena botte da disperato.

Il fonografo è lo strumento creato dalla nostra civiltà che ha avuto più successo fra gli arabi, tenacissimi nel conservare i loro antichi costumi e le loro abitudini. Essi son capaci di non degnare di uno sguardo l'aeroplano che volteggia sulle loro teste, non sanno apprezzare i prodigi della « radio », ma restano sempre presi di nuova meraviglia davanti al fonografo.

Sono capaci di restare estatici per lungo tempo ad osservare la gola delle trombe in fondo alla quale si sprigiona quella voce che sembra umana e non è, non allontanandosene che a malincuore dopo aver mormorato qualche scongiuro contro quella prodigiosa diavoleria.

Ma anche il cinematografo ha trovato, specialmente nel mondo piccino, i suoi fedeli.

Gli ultimi posti delle sale di proiezione rigurgitano sempre di *diavoletti* che, negli intervalli si strappano le *tachie* a suon di scapaccioni, forse per rifarsi dei patemi provati davanti alle emozionanti prodezze di Tom Mix, il loro attore preferito.

Ma questi sono divertimenti importati dalla nostra civiltà, mentre quelli che ci interessa di conoscere sono i loro spettacoli, le

Come vedete, anche questo, che credevamo fosse uno spettacolo di pretta marca indigena, rivela la sua antica origine occidentale del tempo in cui i nostri nonni si divertivano davanti alle lenti del *mondo novo*.

C'è poi la *fantasia*, ma questa è proprio araba! *Far fantasia* equivale a far festa e far festa equivale a ballare.

La *fantasia* delle donne è uno spettacolo che piace molto, ma le donne non possono ballare che nelle loro case e gli unici spettatori ammessi sono i parenti più intimi.

LA « FANTASIA » DEI CAFFÈ DEL SUK, NON HA, COME BALLERINA, UNA « MABRUKA », (COSA PROIBITA!), MA UN GIOVANETTO CHE, FINITO IL BALLO, S'AFFRETTA A LIBERARSI DAI VELI E DALLE VESTI FEMMINILI PER QUESTUARE DA TAVOLINO A TAVOLINO...

Quindi coloro che non hanno donne a casa che facciano *fantasia* si accontentano dei modesti *surrogati* forniti nei rudimentali *cafés-chantants* del Suk. Sono i *cafés* dove bazzica la plebe del quartiere: facchini del porto, garzoni del mercato, oziosi, quelli dove si può assistere ancora alle *fantasie*. E in questi antri, insieme al thè e al caffè e alle limonate, si serve anche la birra e le altre bevande alcooliche proibite dal Corano.

La clientela scamiciata e turbolenta siede ai traballanti tavolini osservando distrattamente una figura in abiti femminili che muove, mentre un'orchestrina di tamburi e di tarbuke fa fracasso per conto suo, strani passi di danza agitando le braccia e le gambe abbondantemente adorne di larghi e sonanti anelli d'argento.

Chi balla non è però una *mabruka*, non è cioè una ragazza, ma un giovanetto che, finito il ballo, s'affretta a liberarsi dai veli e dalle vesti femminili per questuare da tavolino a tavolino.

Magra questua, chè l'arabo è tutt'altro che uno spendaccione e diventa uno spettatore esigentissimo quando si tratta di pagare.

Anche le corse a cavallo sono fra i divertimenti preferiti da questi indigeni. Non immaginatevi di trovare nè pista, nè traguardi, nè *starter* con tanto di bandiera in mano per segnare le partenze....

L'arabo è così fanciullescamente orgoglioso che non potrebbe mai ammettere di essere secondo in qualche cosa a un altro e quindi queste gare ippiche hanno sempre un unico protagonista.

Tutti possono correre, tutti possono esibirsi in galoppi furibondi, tutti possono dimenarsi come ossessi in piena corsa e levarsi la voglia anche di aumentare l'eccitazione propria o del cavallo con due o tre schioppettate in aria, ma uno alla volta.... per carità.

Naturalmente con questo sistema le gare durano due o tre giorni, cominciando all'alba e finendo al tramonto e lasciano a tutti la soddisfazione di essere stati i primi.

Ci sarebbe anche da ricordare fra i divertimenti tradizionali le scorribande in carrozza dei soliti quattro ragazzacci colle faccie sporche di carbone e che indossano bizzarri travestimenti per celebrare un giorno dell'anno la ricorrenza del carnevale islamico. Ma questo povero carnevale ha un volto così miserabile ed è una manifestazione limitata a una così ristretta minoranza da non potersi ormai più considerare come un divertimento popolare.

LE GARE IPPICHE HANNO SEMPRE UN UNICO PROTAGONISTA. TUTTI POSSONO CORRERE.... MA UNO ALLA VOLTA! COSÌ LE GARE LASCIANO A TUTTI LA SODDISFAZIONE DI ESSERE STATI I PRIMI...

Ci sono infine i giuochi ai quali gli arabi prendono evidentemente molto gusto. Si giuoca a carte da per tutto e in ogni ora: nei caffè, nei suk, nelle botteghe, per la strada; e quando non si giuoca a carte, si giuoca a dama disegnando la scacchiera per terra e adoperando in luogo delle pedine piccoli sassi, pezzetti di vetro e persino certe palline impastate con terra e sterco di cammello.

La partita dà naturalmente pretesto, come del resto avviene anche da noi, alle discussioni non solo fra i giocatori, ma anche fra i giocatori ed il pubblico che fa spesso e volontieri crocchio attorno ai contendenti, divertendosi più di loro.

Fra tutti questi divertimenti che abbiamo elencato noi ora non ci sentiremmo di far una graduatoria.

C'è da stare certi che l'arabo si diverte soprattutto quando non lavora.

Parliamo si intende degli uomini; le donne, dice l'arabo, loro sì sono fatte per procreare figli e per lavorare. Ma le donne non hanno voce in capitolo e l'eco delle modernissime riforme del *Gazi* non è ancora arrivato fra i muretti e le porte sprangate delle piccole case degli arabi dove si vive come al tempo del Profeta, dove l'uomo è padrone e despota.

Possono quindi divertirsi le donne? — No — Con questa dimostrazione lapalissiana l'arabo lascia a casa le donne e va a... divertirsi.

E. BISSI.

(*Disegni dell'Autore*)

SI GIUOCA A CARTE DAPPERTUTTO E IN OGNI ORA..

I DINTORNI DELLA VALLOMBROSA.

VALLOMBROSA

Per raggiungere la Vallombrosa — la ridente stazione climatica situata sull'alto versante occidentale della catena del Pratomagno — il turista proveniente dall'Italia settentrionale, giunto a Firenze, può approfittare degli ottimi servizi automobilistici della S.I.T.A. (la loro stazione è in via Maso Finiguerra a pochi passi da quella ferroviaria di Santa Maria Novella) i quali lo conducono in due ore, mediante comodissime e moderne vetture, alla Badia di Vallombrosa (km. 36,5) e al Saltino (km. 38). Queste due deliziose località sono così vicine e così strettamente congiunte da formarne ormai una sola, che va — o dovrebbe andare — sotto il nome comprensivo di Vallombrosa: magnifica stazione climatica, ed altresì località di sports invernali, che può a buon titolo chiamarsi « Il Parco della Toscana » e che, in relazione alle sue bellezze, alle sue risorse, ai suoi pregi, alle sue possibilità di ulteriore sviluppo, nulla ha da invidiare alle più rinomate stazioni di soggiorno del nostro Paese.

Altre due coppie giornaliere di autocorriere raggiungono le stesse località passando per la Consuma. Il percorso ne risulta di poco allungato (km. 43), ma la durata del viaggio è, in compenso, più breve (un'ora e 45 minuti) e l'interesse del paesaggio attraversato non è minore.

Il turista che invece provenga dall'Italia centrale o meridionale e non intenda proseguire fino alla Città del Giglio, può anche discendere alla stazione ferroviaria di Sant'Ellero (18 km. prima di Firenze). Di qui, una vettura della S.I.T.A. in partenza da Sant'Ellero a mezzogiorno preciso e in coincidenza col diretto di Roma, lo condurrà in 50 minuti alla Badia e al Saltino (km. 14).

Numerosi sono gli stranieri che vengono a ricercare nelle fresche e balsamiche aure di Vallombrosa, riposo, quiete e diletto. Il resto dei villeggianti proviene per la massima parte da Roma, da Firenze e dall'Umbria; pochi i rappresentanti delle altre regioni d'Italia.

Per chi parte da Firenze valendosi delle autocorriere di cui abbiamo parlato, la strada si presenta variata e ricca di interesse tu-

LA TORRE TRECENTESCA DELLA BADIA SULLO SCENARIO DELLA FITTA FORESTA.

ristico fin dal momento nel quale si oltrepassano le ultime case del sobborgo della Barriera Aretina. A sinistra si spianano le ultime propaggini delle colline di Fiesole con le grandiose ville e i castelli di Montalbano (già Rocca Tedalda) e di Vinciguerra, a destra si costeggia l'Arno che, con le sue rive tortuose e ombreggiate da salici e da alti pioppi, e le barche dei renaiuoli, offre un ininterrotto succedersi di deliziosi quadretti artistici. Il nome della località, Bellariva, è eloquente di per se stesso.

Superata la stretta delle Sieci, s' aprono alla vista il Valdarno superiore e le pendici occidentali del Pratomagno, e su queste si comincia a scorgere in lontananza, in alto, presso la cresta, la linea bianca e ridente dei villini e degli alberghi del Saltino, la quale spicca vivace fra le masse di colore verde-oscuro dei boschi che ammantano tutto il versante della maestosa giogaia.

Poco oltre Pontassieve, si abbandona il fondo valle e si comincia a salire lungo la vallata del torrente Vicano. Si attraversano Pelago, Paterno, Tosi — graziose e linde borgate in amena postura su verdi poggi tondeggianti — e, sempre elevandosi in mezzo a boschi e foreste, con magnifica vista sulla valle dell'Arno, si imbocca finalmente il grande viale rettilineo che conduce alla grandiosa e storica Badia di Vallombrosa (m. 956). Presso di questa è situata la bella vasca per la piscicoltura, e trovasi il primo gruppo di alberghi: quello *Demaniale* o *della Foresta,* il *Villino Medici* e, in alto, su di uno sperone boscoso a cavaliere della valle, il suggestivo *Paradisino,* dove soggiornò lungamente Giovanni Milton, traendo ispirazione dai luoghi per il suo *Paradiso Perduto,* come rammenta una lapide con medaglione, murata nella facciata.

Oltrepassato questo primo gruppo — che dispone di un suo proprio ufficio postale, telegrafico e telefonico — si volge a destra e si entra in un magnifico viale di giganteschi e secolari abeti che attraverso la fitta foresta,

IL CARTELLO DI PROPAGANDA DELL'ENIT.

con un percorso di circa un chilometro, congiunge l'Abbazia con la località detta *Il Saltino* (m. 962), nella quale si trova il più importante gruppo di alberghi: a destra l'*Albergo Abetina* e, poco più sotto, il grandioso *Acquabella,* costruito in puro stile fiorentino, col suo parco, ed il tennis e una vasta ed ombrosa spianata prospiciente sulla valle, dalla quale si gode un panorama magnifico sul Valdarno medio e superiore, e sul sub-Appennino e l'Anti-Appennino Toscano, fino alle lontane Apuane; nell'insellatura fra due colline tondeggianti, biancheggia la Città dei Fiori e, nelle giornate limpide, se ne scorgono anche, ad occhio nudo, le cupole e le torri. Procedendo oltre, sulla sinistra si incontrano l'*Albergo Panorama,* il *Belvedere* e il *Croce di Savoia,* alternati a sontuosi villini appartenenti a cospicue famiglie fiorentine.

E si raggiunge finalmente il cuore dell'abitato dove si trovano l'Ufficio postelegrafonico, la bella farmacia — che nei mobili, nelle ceramiche, nelle decorazioni interne, riproduce, con fine senso artistico, la bottega di uno *Speziale* o *Unguentario* medioevale — il Caffè, l'Agenzia giornalistica fornita di una biblioteca circolante, un noleggio di automobili per gite nei dintorni, alcuni moderni ed eleganti negozi largamente provvisti di tutto ciò che può occorrere al turista e al villeggiante; e fra di essi, linde latterie, e botteghe di parrucchiere per uomo e per signora, e così via.

Infine, la strada passa fra il *Grand Hôtel,* col suo vasto parco, e l'*Hôtel Milton,* rasenta quello più modesto di *S. Giovanni Gualberto,* passa sotto alla grandiosa villa Formenti e prosegue poi verso Reggello, che è il capoluogo del Comune di cui fa parte la stazione climatica di Vallombrosa.

IL «TUNNEL», MAGNIFICO VIALE DI ABETI SECOLARI CHE CONGIUNGE LA BADIA AL SALTINO.

⁂

Fatto così un sommario cenno della località, come essa si presenta agli occhi del viaggiatore che vi giunge per la prima volta, diamo un rapido sguardo alle origini della famosa Abbazia, alle leggende che si riferiscono alla sua fondazione, alla storia di essa attraverso i secoli fino ai tempi attuali.

Acquabella fu il nome primitivo di tale regione e in questo nome si vuol forse riassumere la ricchezza delle acque che vi scorrono e la bellezza dei luoghi che la costituiscono. Nell'anno 1008 un giovane di nobile famiglia fiorentina, Giovanni Visdomini, si ritirò in questi luoghi per dedicarsi alla vita ascetica e alla preghiera. L'origine di questo suo atto deve ricer-

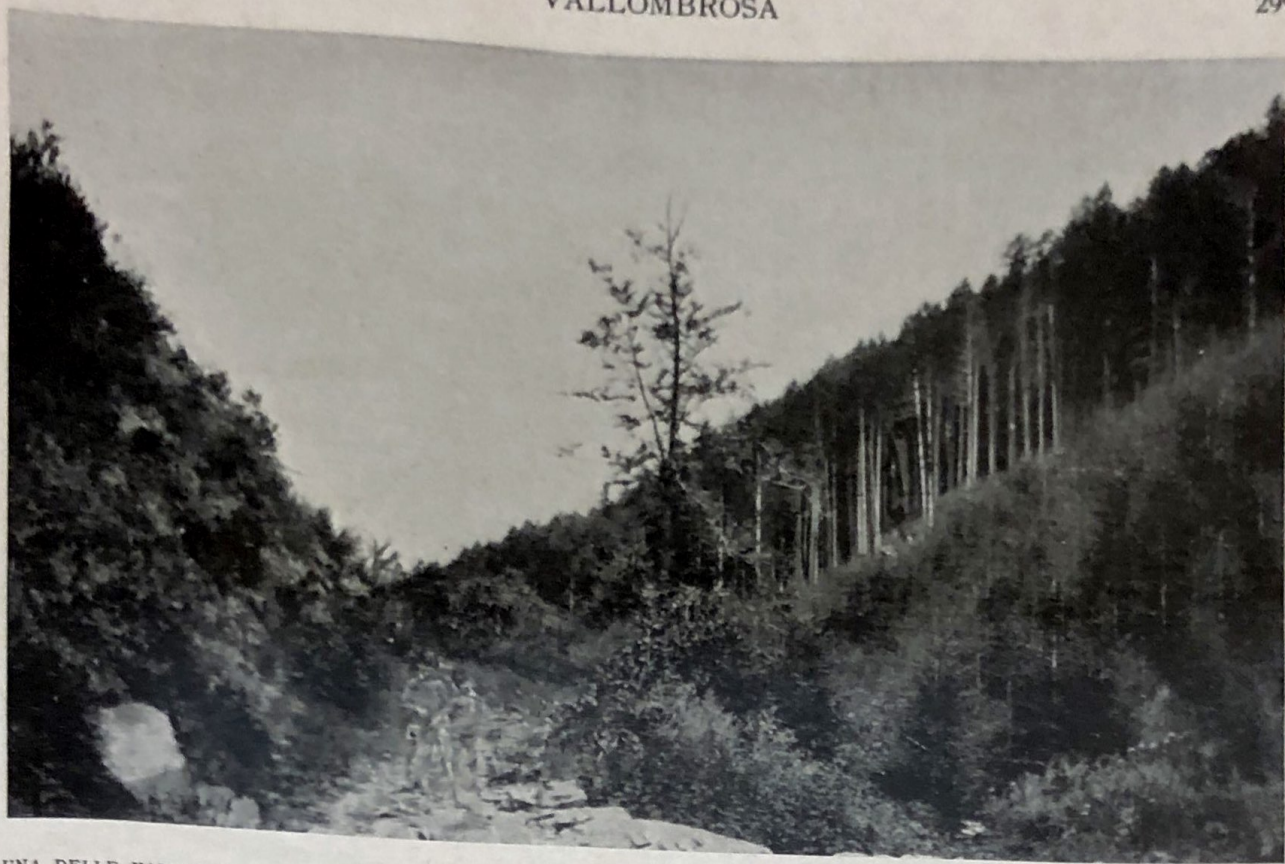
(*fot. Alinari*)

LA BADIA DI VALLOMBROSA E I VIVAI DELL'ISTITUTO FORESTALE NELLA LORO MERAVIGLIOSA CORNICE DI ABETI E DI PINI, DI LARICI E DI FAGGI. - IN ALTO, A SINISTRA, L'ALBERGO DEL PARADISINO.

carsi in una torbida vicenda feudale che la storia e la leggenda ci hanno trasmesso attraverso i tempi. Narrasi dunque che da Gualberto Visdomini, patrizio fiorentino, nascessero due figli, Ugo e Giovanni Gualberto.

Cadde il primo in un agguato tesogli da un congiunto, del quale la storia non ci ha trasmesso il nome e che — per assicurarsi una pingue eredità — si era scelleratamente prefisso di far perire entrambi i fratelli. Senonchè l'atto infame pose in guardia Gualberto Visdomini e il figlio superstite, che maturarono adeguata vendetta, ed a questa con ogni cura si prepararono. Nè l'occasione lungamente spiata tardò a presentarsi. Ai piedi della collina di San Miniato, cavalcando per uno stretto viottolo, Giovanni Gualberto incontrò un giorno l'odiato nemico. Ravvisarlo, dar di sproni e piombargli addosso col ferro levato fu una cosa sola per l'animoso giovane; senonchè il miserabile avversario, che pur esso aveva istintivamente tratta la spada — sia perchè si vedesse perduto, sia perchè già macerato dal rimorso — discese rapidamente da cavallo e, gettata l'arma e inginocchiatosi in mezzo al sentiero, giunse le braccia a mo' di croce, e invocando il nome del Signore attese rassegnato che il suo fato si compiesse. Ma di fronte a tale atteggiamento, sul punto di colpire, Giovanni ristette; e mentre gli si risvegliavano improvvisamente in cuore i sentimenti di religione e di pietà cristiana ai quali era stato educato fin dalla prima infanzia, sentiva cadere ogni ira e ogni desiderio di vendetta.

Gettato pertanto anch'egli il ferro, e smontato alla sua volta da cavallo, mosse incontro al suo nemico e, con sublime atto di misericordia, rialzatolo ed abbracciatolo, gli disse di chiedere perdono a Dio del suo delitto, chè egli per parte sua lo perdonava.

Ricorreva in quel giorno, 26 marzo 1003, il Venerdì santo e Giovanni Visdomini rievocando il sublime esempio del Redentore e sentendosi pervaso da una divina esaltazione, entrò nella vicina Chiesa di San Miniato per ringraziare il Signore della vittoria riportata sui proprii sentimenti. Ed ecco che mentre, inginocchiatosi, pregava ai piedi del Crocefisso, vide il sacro simbolo mutare l'espressione di rassegnata angoscia del volto in un sorriso di letizia, e inclinare leggermente il capo verso di lui. Gli parve allora che il proprio destino lo chiamasse a dedicare la propria esistenza a Dio e subito chiese, ed ottenne in breve tempo, di vestire l'abito dei Monaci Benedettini. Nel 1004 profferì i sacri voti e nel 1008, ricercando un luogo recondito per trascorrervi la sua vita in penitenza e in solitudine, pervenne nell'alta valle

UNA DELLE VALLETTE DEGLI AFFLUENTI DEL VICANO, COSPARSE DI FIORI ALPESTRI, FIANCHEGGIATE DA SIEPI DI MORE, DI LAMPONI, DI UVA SPINA, PUNTEGGIATE DI FRAGOLE....

boscosa del Vicano di S. Ellero. Narra la leggenda che in questa circostanza — essendosi Giovanni Gualberto, estenuato dalla fatica e dal cammino, riparato all'ombra di un annoso faggio — quell'albero piegò i suoi rami, come per proteggere l'ospite gradito, mentre nello stesso istante scaturiva ai piedi di lui una fonte purissima. E Giovanni — prescelto questo luogo come suo soggiorno — vi rimase fino al 1014. Una cappelletta sorge ora nel luogo leggendario, e un muro recinge il «Faggio Santo»: naturalmente, non più quello che compiè il miracolo, ma bensì la terza pianta germinata dalle sue radici.

Intanto la fama di santità di Giovanni Gualberto si spargeva dovunque, e molti accorrevano presso di lui per trarne ispirazione e conforto o per condurre vita contemplativa, sotto la sua direzione. Sorse allora il primo Cenobio costituito da semplici capanne intessute di rami e di foglie, con un piccolo oratorio. Nel 1038 fu iniziata la costruzione del monastero in muratura e nel 1040 Giovanni Gualberto ne venne eletto Abate, carica che tenne fino alla sua morte, avvenuta nel 1073, avendo egli 88 anni di età.

Dopo tale avvenimento, la Badia di Vallombrosa andò sempre crescendo di fama. I monaci continuarono degnamente l'opera del Santo fondatore e quel ritiro divenne un centro notissimo di tradizioni, di studi e di cultura, attraversando or liete or tragiche vicende, e periodi di splendore alternati con calamità, quali il sacco perpetrato dalle soldatesche di Carlo V, con la distruzione di tutti i documenti e manoscritti della biblioteca, e una spaventosa pestilenza che trasse a morte quasi tutti i monaci.

Nel XIII secolo fu costruita la bella torre a sud est del Monastero, dedicata a scopo di difesa contro gli invasori e per riporvi gli oggetti preziosi. Nel 1600 vennero rinvenuti i resti di San Giovanni Gualberto e dei suoi dieci primi discepoli — fra cui il Beato Michele Flamini — e venne data loro onorata sepoltura.

Nel 1637 la Badia venne assai accresciuta di dimensioni e le fu data la forma definitiva che ancora oggi conserva. Nei secoli precedenti, munifiche donazioni di privati e di Sovrani avevano notevolmente esteso i possedimenti territoriali annessi al Monastero, e generose oblazioni avevano posto i monaci in grado di recare largo soccorso ai bisognosi e ai pellegrini. D'altra parte il numero dei monaci era sempre venuto crescendo, sì da oltrepassare il centinaio.

NELLE VASTE RADURE, I BIMBI TROVANO LARGO E SICURO CAMPO AI LORO GIUOCHI, E I GRANDI SI TRATTENGONO ALL'OMBRA DEI CASTAGNI E DEI FAGGI, IN LETTURE, IN CONVERSAZIONI, IN PLACIDE SIESTE.

La Badia si arricchì così di una grande e bella chiesa costruita nel 1625 e di una preziosa biblioteca.

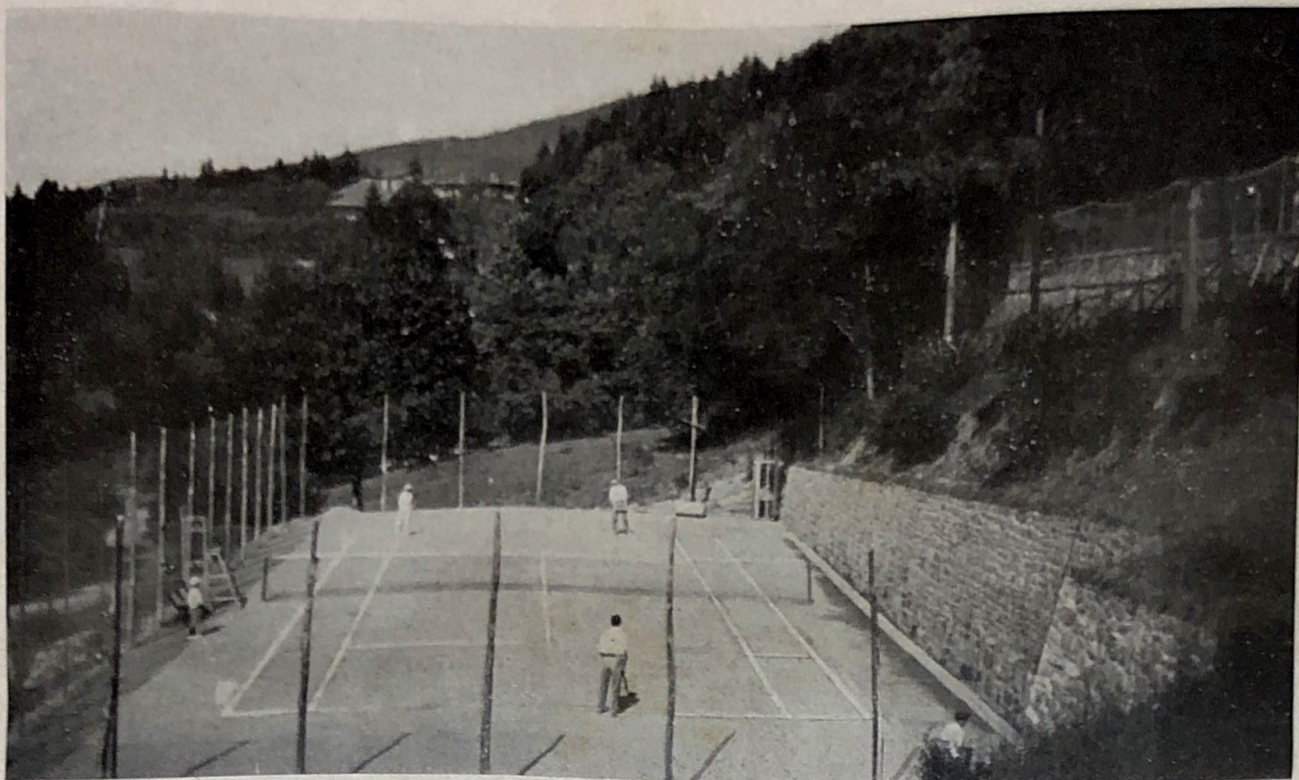
Nel 1808, sopravvenuto il Dominio Francese, i religiosi vennero sloggiati da Vallombrosa e la Badia fu privata di tutti i suoi beni che vennero incamerati dal Governo. Nel 1817 però i beni stessi furono restituiti all'Ordine, ma nell'intervallo tanto la Badia quanto i boschi erano stati ridotti in lagrimevole stato.

Protetti dal Granduca Ferdinando III, i monaci si adoperarono subito a restituire al luogo il primitivo splendore. Ma nel 1866, votata dal Parlamento italiano la legge che sopprimeva le Comunità religiose incamerandone i beni, i monaci dovettero nuovamente e definitivamente abbandonare la Badia che, assieme alle foreste, passò al Demanio italiano. Solo a quattro monaci venne consentito di rimanere per officiare la chiesa. Ed essi vi si trovano tuttora e dedicano altresì le loro cure all'apicoltura. Il visitatore potrà acquistare presso di essi dell'ottimo miele, lievemente e gradevolmente profumato di abete.

Gli oggetti d'arte, i quadri, i bassorilievi, che ornavano la Badia furono trasportati al Museo Nazionale di Belle Arti di Firenze. La biblioteca andò purtroppo dispersa.

Verso la fine del 1867, il Governo italiano stabilì di approfittare dell'edificio della Badia per collocarvi un istituto per l'insegnamento della selvicoltura e della scienza forestale in genere. Tale istituto venne a mano a mano perfezionandosi, fu arricchito di un moderno gabinetto scientifico, di una biblioteca, di un museo di storia naturale e di altre pregevoli collezioni e raccolte. Nel 1914 l'Istituto, elevato al grado universitario, fu trasferito a Firenze.

Venne inoltre creato, dall'illustre botanico e selvicoltore Vittorio Perona, un ampio arboreto — 7 ettari — suddiviso in tre sezioni e destinato alla coltivazione delle piante indigene ed esotiche. Tale arboreto è oggi uno dei più importanti d'Europa ed è affidato alle cure della R. Stazione Sperimentale di Selvicoltura di Firenze. Ad esso sono connessi tepidarî, vasche per la coltivazione delle piante acquatiche, scogliere per quella delle piante alpine. Oggi ha sede nella Badia la Scuola Allievi Sottufficiali della Milizia Nazionale Forestale. Inoltre vi convengono in estate gli allievi dell'Istituto Superiore di Firenze, i quali trovano nelle foreste e negli arboreti un mirabile campo per le esercitazioni pratiche.

La chiesa dell'antica Badia, pur avendo perduto — attraverso i numerosi rifacimenti —

UN CAMPO DI TENNIS. - A DESTRA, IN ALTO, IL RECINTO DI UN SECONDO CAMPO.

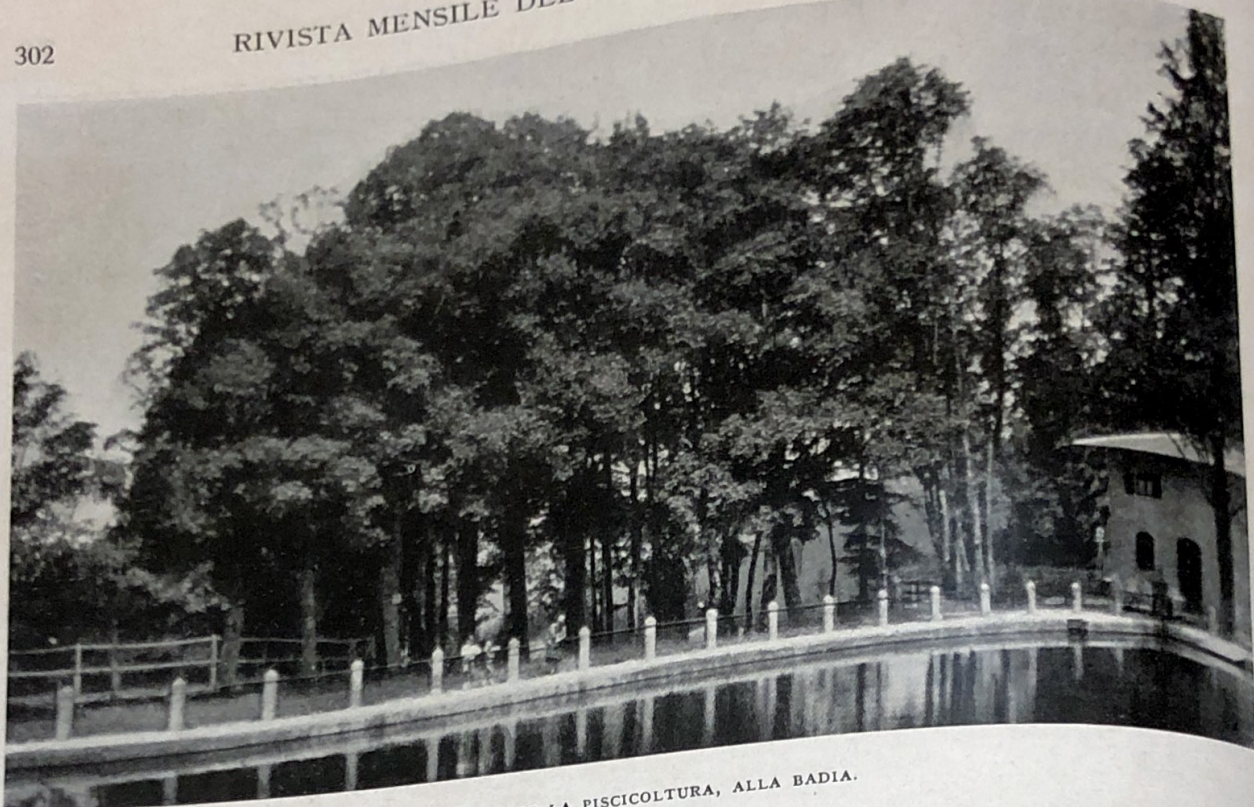
il suo stile originario e la primitiva grandiosità, ha serbato ancora qualche cosa di pregevole: ad esempio, presso l'entrata del chiostro, un bassorilievo rappresentante l'Annunciazione; qualche pregevole dipinto nella cappella di San Paolo; un bell' altare in quella dei dieci Beati; infine uno splendido reliquiario — magnifica opera fiorentina di cesello del XV secolo, con fregi e smalti rievocanti episodi della vita di S. Giovanni Gualberto — conservato nella Cappella omonima e contenente un braccio del grande Fondatore. Degno di nota è finalmente il coro con i suoi 52 stalli artisticamente scolpiti.

***

Le foreste demaniali di Vallombrosa si estendono per complessivi 467 ettari circa. Vi si coltivano prevalentemente l' abete bianco e il faggio. Il taglio delle abetine, che occupano circa 450 ettari, viene praticato col turno di 100 anni, allorquando gli abeti hanno raggiunto l'altezza di 25 a 35 metri. Il ricavo annuale del legname delle foreste di Vallombrosa — ricavo ottenuto senza menomare affatto la maestosa bellezza del paesaggio — è di metri cubi 3600 circa.

Degli alberghi di Vallombrosa e del Saltino abbiamo già detto descrivendo l' itinerario per raggiungere tali località. Soggiungiamo ora che la loro capacità complessiva, in numero di letti, si aggira sul migliaio. Ad essi occorre aggiungere almeno altri duecento letti disponibili in alloggi privati e in villini che vengono affittati per la stagione della villeggiatura (maggio-ottobre). Esiste anche un «Circolo del Tennis di Vallombrosa» che risiede in una graziosa villetta detta « La Casina delle Stelle », provvista di sala da tè, di sale di ritrovo, di lettura e da ballo. Altri campi di tennis sono annessi ai principali alberghi.

Numerose, vaste e pittoresche radure smeraldine, occhieggianti tra il folto degli abeti, assicurano ai bimbi, fin nelle immediate vicinanze degli alberghi, altrettanti luoghi tranquilli e sicuri per i loro giuochi e i loro svaghi; mentre i grandi, all' ombra dei castagni e degli alti faggi, possono dedicarsi alla lettura, al ricamo, alle piacevoli conversazioni, alle placide sieste.

Il magnifico viale alberato, detto « Il Tunnel » che congiunge la Badia al Saltino, disseminato di panchine collocate sul limitare del bosco, è percorso di continuo da gaie comitive di villeggianti. Il breve tragitto può anche essere compiuto sia a mezzo dei torpedoni della S.I.T.A., che fanno la spola fra le due località (tariffa L. 1); sia a mezzo di vetture a un cavallo (tariffa L. 4) sia, infine, per i bimbi, sul dorso di asinelli bardati a

LA VASCA PER LA PISCICOLTURA, ALLA BADIA.

sella che costituiscono uno degli svaghi preferiti del numeroso mondo minuscolo che allieta il luogo.

Vallombrosa è una villeggiatura adatta per tutti i gusti. Chi desidera la quiete e il riposo vi trova le ombre e i silenzi dei boschi secolari; e la notte il sonno non è turbato da rumore alcuno. Solo il vento stormisce fra le chiome degli abeti a cullare il riposo.

Chi desidera la gaia compagnia, i giuochi, il tennis, le danze, trova locali ed alberghi dove potrà appagare completamente queste sue predilezioni. Chi, infine, ama le escursioni, sia lunghe, sia brevi, a ritemprare la fibra affaticata dal lavoro intellettuale e dal turbinoso frastuono delle grandi città, non avrà che l'imbarazzo della scelta.

Dalla Badia una gita al Paradisino (1037 metri) — dove oggi sorge un albergo, e che fu già eremo nel quale i monaci della sottostante Badia animati da maggiore spirito di perfezione si ritiravano a condurre vita solitaria — oppure un'altra al Masso del Diavolo e lungo la magnifica strada fra i boschi che mena alla Consuma; o, infine, dal Saltino, una modesta ascensione al Poggio a Novale (1201), serviranno quale primo orientamento al nuovo ospite.

Numerosissime sono poi le passeggiate brevi ed amene che — sia come allenamento, sia nei giorni di tempo incerto, quando non è prudente allontanarsi troppo dal proprio albergo — possono essere compiute, vuoi dalla Badia, vuoi dal Saltino, nelle vallette e nei boschi circostanti. Dal «Tunnel», dalla strada del Paradisino, da quella della Consuma, da quella di Reggello, si dipartono numerose mulattiere le quali o s'internano nella foresta, o risalgono i fianchi dei borri, attraverso a siepi fragranti di lamponi, di more e di uva spina, a tappeti di fragole, e ad un profluvio di fiori campestri — tutti gli esemplari della flora della media montagna — così belli, e variati, e odorosi da disgradarne molti dei fiori di giardino, e da costituire un vago ornamento allorquando sono disposti con arte nei saloni e nelle sale da pranzo degli alberghi e delle ville private.

Vi può anche capitare — attraversando la foresta — di assistere all'abbattimento di un faggio o di un abete centenario pel quale sia giunto il turno di cadere sotto la scure. Quando il colosso, reciso presso la sua base e guidato da lunghe funi, si inclina e si abbatte tagliando l'aria con un sibilo acuto e toccando il suolo con un formidabile schianto, vi sentite pungere il cuore da un sentimento di vago rimpianto, come per la fine

LA PITTORESCA VIA DEL SALTINO, CHE CORRE ININTERROTTA FRA BOSCHI, VILLE E GIARDINI.

immeritata di un gigante possente e buono che riceve la morte proprio per mano di coloro ch' esso ha beneficati!

Ciascuna di tali gite non richiede più di un'ora o un'ora e mezza, fra l'andata e il ritorno. Successivamente si potranno compiere escursioni varie, più lunghe e più interessanti. Dalla Badia, scendendo per le scorciatoie, si potrà raggiungere il villaggio di Tosi, interessante per la pittoresca posizione e per la fiorente industria locale dei mobili artistici di legno e di quelli di vimini. Si potrà ripetere la gita al Poggio a Novale e continuare per la cresta fino al Poggio delle Ghirlande (m. 1327) e alla Capanna del Pastore (m. 1302), e da questa, prendendo la mulattiera di sinistra, discendere alla Cappella di S. Girolamo, sul « Tunnel » (complessivamente ore 3). Si potrà pure dalla Cappella ora detta salire, per il cammino inverso, alla Capanna del Pastore e di qui, per cresta, portarsi al Monte Secchieta (1450). Questa escursione è assai interessante per il magnifico panorama che si gode di lassù. Dicono quelli del paese che, nelle giornate eccezionalmente chiare, si vedono i due mari: l'Adriatico e il Tirreno. Io non li ho visti e dubito anche che la cosa sia possibile, almeno per l'Adriatico, inquantochè fra questo e il Secchieta c'è di mezzo la catena principale dell'Appennino, dal Falterona al Penna.

È però certo che da quella vetta si abbraccia un panorama meraviglioso. Il Mugello, il Casentino e il Valdarno superiore si stendono tutto all'ingiro come un grandioso plastico, cosparsi di boschi, di case, di ville e di paesi. L' immensa cerchia è limitata a settentrione ed a levante dalle vette del Falterona, dell'Alpe di Serra e del Penna, sotto alle cui cime si scorgono l'Eremo di Camaldoli e il famoso Convento della Verna. Più lungi, verso sud est, al disopra dello spartiacque, spuntano il Nerone ed il Catria. A mezzodì si ergono i monti di Cortona, fino alla Val di Chiana, punteggiata di casolari e di castelli, e più in là, oltre il Cetona e l'Amiata, lo sguardo spazia fino ai lontani monti Volsini. A ponente, invece, si allungano ben distinti, l'uno dietro l'altro, come le quinte di un teatro immane, i dossi uniformi delle catene dei monti del Chianti, della Castellina, di San Gimignano, del Monte Massi; e l'Arno scintilla in fondo alla pianura, e ai vostri piedi Firenze manda lampi e bagliori dalle sue vetrate. Laggiù, a maestro, troneggiano le Apuane e, più vicini, scorgete il monte Albano, quelli della Calvana, monte Morello e le dolci colline che fan corona, a settentrione, alla Città dei Fiori.

È un' escursione, questa, che le guide unanimi consigliano di compiere all' alba, per godere di lassù lo spettacolo meraviglioso del

IL GRANDE ALBERGO ACQUABELLA, IN PURO STILE FIORENTINO.

sorgere del sole dietro le creste dell'Appennino. L'impresa è oggi resa assai facile anche per i pigri, poichè un'ottima rotabile a lievissima pendenza, condotta a termine proprio nel luglio scorso, guida dalla Badia, per il Paradisino e la Croce Vecchia, fino alla vetta del Secchieta, dove termina con un vasto piazzale circolare. In automobile tale escursione può essere compiuta in meno di mezz'ora.

Dal Secchieta si raggiunge in 15 minuti la Croce Vecchia, donde si può proseguire, sempre per cresta, fino a raggiungere il Colle della Consuma, poco a levante dell'ameno borgo omonimo.

Ma questa gita ci porta già alquanto lontani da Vallombrosa (10 chilometri) e sarà meglio compierla in auto, approfittando, per l'andata, della prima delle due corse giornaliere che la S. I. T. A. effettua fra il Saltino e Firenze e che tocca appunto la Consuma; e, per il ritorno, della seconda delle due corse in partenza da Firenze. È una escursione che merita di essere fatta poichè il luogo è assai pittoresco, ricco di abetine e di pascoli, cosparso di villini, e da esso si gode una veduta magnifica. Vi si trovano parecchie pensioni ed un grande albergo.

Da Vallombrosa, percorrendo a piedi la stessa strada, raggiungerete in circa un'ora San Miniato in Alpe e, un chilometro oltre il bivio per questa località, la Villa del Lago, già frequentato albergo, oggi vuoto e chiuso, che sorge in magnifica posizione nel cuore della foresta, presso un avvallamento alla confluenza di due borri — il Lagucciolo e il Vicano di Croce Vecchia — dove certo in passato esisteva un piccolo lago, come attesterebbe anche il nome del torrente risultante dalla riunione dei due suddetti: Borro del Lago.

Altra escursione a grande raggio è quella alla vetta più alta del Pratomagno e precisamente al Segnale di Pratomagno (1592) che si raggiunge agevolmente per cresta in un paio d'ore dal Poggio delle Ghirlande già nominato, passando per quelli della Risala (1487), delle Ceste (1447) e dei Tre Confini (1476).

Ma la gita più interessante è quella a Camaldoli e alla Verna, il famoso Convento del

L'ALBERGO DEL PARADISINO, IN UN MERAVIGLIOSO SFONDO DI VERDE.

L'ALBERGO MILTON.

Poverello d'Assisi. Tutte le domeniche, un autobus proveniente da Firenze percorre la linea di grande turismo Vallombrosa-Camaldoli - La Verna. Sale cioè da Poppi all'Eremo di Camaldoli, ridiscende a Bibbiena e risale poi fino a La Verna (1128). Sono 102 chilometri da Vallombrosa, 140 da Firenze e altrettanti per il ritorno. Eppure il biglietto di andata e ritorno non costa che 70 lire da Firenze e 50 da Vallombrosa. Partendo da questa località alle 8,30 si giunge alla Verna alle 14.45, dopo essersi soffermati un'ora e mezza a Bibbiena per la colazione. Vi sono poi due ore di fermata al Convento della Verna per dar tempo ai gitanti di compierne la visita. Alle 16.50 l'auto ne riparte e giunge a Vallombrosa alle 19.20; in tempo, cioè, per il pranzo. Questa gita viene anche effettuata, con partenza da Vallombrosa, non soltanto la domenica, ma tutte le volte che vi sono almeno sei persone che si prenotino: cosa che accade assai di frequente, dato l'interesse offerto dall'escursione piacevolissima.

***

Concluderemo queste brevi notizie su Vallombrosa con qualche osservazione di carattere generale che rispecchia anche i desideri di tutte le persone che sono direttamente interessate al prosperare di questa magnifica località di villeggiatura.

Notiamo anzitutto come la ferrovia a dentiera che saliva da Sant' Ellero al Saltino, da cinque anni abbia cessato il proprio esercizio. Vi saranno state delle buone ragioni, principalmente finanziarie, dato l'abbandono in cui fu lasciata durante la guerra, e il conseguente deperimento; e non ultima quella della concorrenza fatta ad essa dalle numerose autocorriere. È certo però che la gita compiuta con quel mezzo era assai pittoresca ed attraente, e che l'affluenza dei visitatori da Firenze, nei giorni festivi, era alquanto superiore a quella attuale.

Non sappiamo se vi siano modo e convenienza di riattivare tale ferrovia, ma ripetiamo che sotto l'aspetto puramente turistico tale ripristino è da desiderare vivamente.

L'ALBERGO « VILLINO MEDICI ».

IL FAGGIO SANTO E LA ATTIGUA CAPPELLETTA.

Sarebbe anche opportuno provvedere alla sistemazione del fondo stradale o almeno alla catramatura del « Tunnel », il magnifico viale che congiunge Saltino con la Badia, e sappiamo che l'Azienda autonoma della stazione climatica, altamente benemerita della rinascita turistica di Vallombrosa, ha deciso di massima tale catramatura: ci auguriamo che alla decisione segua al più presto possibile l'esecuzione.

Nello stesso modo nel quale si è abbondato nel distribuire le panchine nei luoghi più frequentati, sembrerebbe poi opportuno di collocare ai bivi qualche tabella indicante le principali escursioni, segnandovi la durata dei singoli percorsi. E di cartelli indicat[ori] veri e propri è lamentata dagli automobil[isti] la scarsità, o addirittura la mancanza, lu[ngo] le strade del Casentino e del Valdarno Su[pe]riore, e — nell'interno degli abitati ch'[esse] attraversano — ai bivi di quelle che guid[ano] a Vallombrosa. Ma perchè non provvedon[o a] farne richiesta al Touring i Comuni, ai qu[ali] pure, il Touring li fornisce gratuitamen[te?] Sappiamo che essi sono stati ripetutamente [a] ciò sollecitati, ma sempre inutilmente.

E poichè le due località del Saltino e de[lla] Badia di Vallombrosa si possono ormai d[ire] quasi congiunte e formanti un tutt'uno, [e] d'altra parte la duplicità del nome non o[rigi]gina se non confusioni — mentre qu[ello] di Vallombrosa è di per se stesso così espr[es]sivo ed allettante — sarebbe da considera[re] l'opportunità di sopprimere il primo dei d[ue] nomi suddetti per comprendere unicame[nte] sotto il secondo l'intera Stazione di soggiorno.

Finalmente— poichè è noto quanta impor[tanza] abbia la propaganda sull'affluenza d[ei] frequentatori di una Stazione climatica — non possiamo non rilevare come in quest[o] campo molto possa ancora farsi per Vallom[bro]brosa. Abbiamo visto un bel cartello, pubbli[cato] per cura dell'ENIT, al quale speriamo venga data larga diffusione. Vi è anche qual[che] opuscolo bene illustrato, specialmente un[o] bilingue, in italiano e in buon inglese — edi[to] dalla Federazione Toscana pel movimento d[ei] Forestieri, di Firenze — e vi sono numeros[e] cartoline illustrate; ma vorremmo vedere as[sai] più largamente diffusi quelli, e più artisti[ca]camente eseguite queste, a meglio far cono[scere] nel mondo la pittoresca immagine e gli alti pregi di questa riposante località, co[sì] ricca di folclore, di conforto e di bellezze na[turali], e, ciò malgrado, tanto meno cono[sciuta] di quanto, per i suoi alti pregi, dovreb[be] pur esserlo. E a buon diritto!

R. MICHELESI

L'ATLANTE INTERNAZIONALE DEL T. C. I.

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - SALA DI RICEVIMENTO.

MONUMENTI DEL LAZIO

IL CASTELLO DELLA CRESCENZA

Curioso e singolare nome; perchè, diciamo il vero, quanti sono quelli che sanno, o immaginano che quasi alle porte di Roma, presso a un breve diverticolo che dalla Flaminia, a 5 km. da Porta del Popolo e precisamente dai due Ponti, conduce alla Cassia, esiste un castello grandioso come quello raffigurato nelle belle illustrazioni che adornano questo fascicolo? È il Castello della Crescenza: o, semplicemente, « la Crescenza » dal nome di una delle più grandi famiglie medioevali romane, quella dei Crescenzi; uno di quei tanti fortilizi, torri, castelli, *domus cultae* o fattorie fortificate, fatti sorgere verso l'800 dai Papi, a somiglianza di quelli già esistenti nell'Africa Romana, quando vollero tentare di far risorgere e ripopolare la campagna attorno a Roma, diventata un deserto per effetto delle devastazioni dei barbari e delle contese e guerre intestine fra baroni e baroni, fra Comune e Comune. Le ultime invasioni furono quelle dei Saraceni, che da Ostia, risalito il Tevere, giunsero sino a Roma, saccheggiarono le basiliche di S. Pietro e di S. Paolo e costrinsero il Pontefice Leone IV a cingere il monte Vaticano col muro, che porta tuttora il suo nome. Ma le non rare discese imperiali, che si prolungarono sino al famoso assedio e saccheggio di Carlo V, non erano meno nefaste delle invasioni barbariche e al pari di queste, costringevano chi poteva farlo, a munire le proprie case in città ed i possessi fuori con serragli, torri, castelli di difesa e bene spesso di offesa contro i miseri viandanti e ricovero temporaneo e di tappa dei proprietari, quando l'av-

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - PORTA DELLA TERRAZZA.

vicendarsi delle parti in città li obbligava a fuggire per andare a rinchiudersi nei loro feudi maggiori.

Questi fortilizi di varia specie furono moltissimi; e di parecchi resta la memoria nel nome di possessi rustici (*tenute* nel linguaggio locale) intitolati da castelli e torri o da ruderi dei medesimi. Moltissimi sono spariti affatto, e non ne resta che il nome; di altri l'uso ha soppresso il nome di castello o di torre, nonostante che nei casali rispettivi rimangano, più o meno in cattivo stato, resti di antiche opere fortificatorie, quali recinti merlati, torri, ponti levatoi e simili.

Questo della Crescenza trae il nome, già l'abbiamo detto, da una illustre famiglia romana, di cui qualche membro appare già, isolato, in eminenti cariche negli ultimi secoli dell'Impero, ma che non sorge a vero splendore che verso il 970, quando il Pontefice Giovanni XIII, forse fratello della Senatrice Stefania, ebbe fatto sposare il figlio di lei e di Benedetto, Conte, alla gliuola di Crescenzio, detto del *vallo di marmo:* il che signif semplicemente che aveva la sa presso ai giganteschi cavalli morei (senza ragione attribuiti a dia ed a Prassitele), che insie loro conducenti, all'obelisco ed grande fontana monolitica form il bel gruppo che adorna la pi del Quirinale.

Non staremo qui a raccontar vicende di questa famiglia, che sempre a capo del partito antite sco e contraria agli stessi papi, qu do questi erano imposti dagli Im ratori. I Crescenzi, durante il lu regno di Ottone I, quello brevissi di Ottone II e la minorità di Otto III, furono i veri padroni di Ro Giovanni Crescenzi la governò c titolo di Patrizio, come sovrano, no a che non si pose in lotta c Ottone III che, appena maggioren era sceso in Italia, chiamato dal p pa Giovanni XV, tedesco, e per c stesso odiato dal popolo. Perdona una prima volta e tornato a ribe larsi, dovette rinchiudersi in Cast S. Angelo, dove, dopo lunga e st nua difesa, fu preso e, senza giu zio, impiccato ai merli del Castel medesimo, diventando alla sua epoca una sp cie di eroe popolare; tanto che, morto Otto ne III, il figlio del giustiziato torna a spadr neggiare per 10 anni in Roma col titolo avi di Patrizio; ed altri Crescenzi dopo di lui, nel l'avvicendarsi delle fazioni e delle grandi fa miglie baronali, assursero alle supreme cariche della città.

Eppure l'oblio del tempo ha fatto sì che di questo gran nome dei Crescenzi pochiss me memorie rimangano in Roma: alcuni se polcri rimontanti a circa il 1000 nelle chiese di Aracoeli e di Sant'Alessio sull'Aventino; una strana fabbrica presso al Ponte Palatino, ben nota col nome (completamente errato) di *Casa di Cola di Rienzo*, mentre un'iscri zione in versi leonini, scolpitavi sopra, ci di ce che la casa (del secolo XI) fu fatta costru re da *Nicolò, figlio di Crescenzio e di Teodo ra,* l'ultimo Patrizio, *a dimora del figlio Da vid e ad ornamento della città* »; una stra da, la salita dei Crescenzi, da un palazz

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - SECONDO CORTILE QUATTROCENTESCO.

quattrocentesco, già dei Duchi Bonelli-Crescenzi, rimasto in piedi fin verso il 1875 e allora sostituito dall'attuale palazzo in angolo con Via della Rotonda ed il Castello del quale ci occupiamo.

Questo rimase nella famiglia, od in famiglie che per via di donne ne assunsero il nome, come i Raggi-Crescenzi ed i Bonelli-Crescenzi, fino al 1813, quando il Duca Pio Bonelli-Crescenzi lo vendette — con la vasta tenuta annessa — ad un tal Giorgi, gli eredi del quale lo rivendettero nel 1826 ai Buoncompagni, la famiglia principesca discendente da Papa Gregorio XIII, il Riformatore del Calendario, della quale è ora capo l'attuale Governatore di Roma. Questa a sua volta lo rivendette al famoso tenore Francesco Marconi, dal quale poco prima della guerra passò al Marchese Raffaele Cappelli, già Ministro degli Esteri, ed allora Presidente dell'Istituto Internazionale di Agricoltura, e da questi ad uno dei suoi nepoti ed eredi, il Marchese Francesco, che, innamorato delle cose belle e delle glorie del passato e munito di larghi mezzi finanziari, ha avuto la geniale idea di impiegarli in parte nel restaurare e nel ripristinare questo fabbricato ormai fatiscente, deturpato in modo orribile e destinato unicamente ad abitazione di contadini ed a magazzini agricoli.

E la fortuna lo ha assistito in questo suo proposito di ricostituzione; ed anzi, doppiamente assistito! Anzitutto lo ha fatto imbattere per la esecuzione dell'opera in un vero artista: il prof. Ugo Tarchi, già insegnante di architettura in Milano ed ora in Roma, il quale alla sua volta ha avuto la fortuna di accertare che nella deturpazione del castello nulla era stato distrutto, nulla asportato, ma tutto seppellito e nascosto nella chiusura di porte, finestre e gallerie, e nei muri di rinforzo, lasciando intatti gli archi, i piedritti, le colonne, i peducci, nonchè gli antichi soffitti e parte dei pavimenti e delle decorazioni, per modo che il prof. Tarchi con gusto squisito, valendosi di ogni pietra, di ogni indizio trovato sul posto ed anche di una vecchia stampa, ha potuto fare a meno di lavorare di fantasia,

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - PRIMO CORTILE DEL XV SECOLO.

La facciata, abbastanza scenografica, fornita di torri e cortina dai merli ghibellini con piombatoi, è una appiccicatura seicentesca sostituita, non si sa perchè, alla antica facciata; tanto appiccicatura che, per costruirla, non si è esitato a stroncare a mezzo, per far posto alla torre, il primo arco della bella loggia del primo piano a destra del cortile d'entrata, sopra l'alloggio delle guardie (ed ora, più modestamente, del custode). A sinistra una grande porta ad arco di travertino mette su di una terrazza donde si gode una bella vista sulla campagna e sulle grandi piantagioni fatte dal Marchese Cappelli. La ter-

ed ha saputo con grande diligenza ripristinare le linee antiche dell'edificio con le ornamentazioni e decorazioni del tempo, rimesse in luce ed a nuovo, e — ove occorreva — completate. Il proprietario alla sua volta, con pari diligenza e buon gusto, ha provveduto e sta provvedendo ancora ad arredare la bella dimora suburbana con autentici mobili antichi che si accordino coi caratteri dell'edificio.

Chi voglia, previo permesso del proprietario, visitare il castello deve per Ponte Milvio e per la Flaminia recarsi alla località Due Ponti, dove è anche una fermata del tram di Grotta Rossa. Qui voltare a sinistra e prendere una delle tante strade rotabili di bonifica che si sono aperte e si vanno aprendo attorno a Roma nella campagna, che già da vari anni è ben diversa da quella desolata, cantata dall'Alfieri. È, come si è già accennato, una via di comunicazione tra la Flaminia e la Cassia nei pressi del cosiddetto Sepolcro di Nerone. Dopo un chilometro di strada pianeggiante, si incomincia a salire ed a vedere a destra in alto « la Crescenza » a circa mezzo chilometro di distanza. Si prende un diverticolo incassato, naturalmente a destra, ed il Castello sparisce temporaneamente alla vista finchè un forte splateamento a sinistra della salita non permette di godere da sufficiente distanza la bella vista complessiva dell'edifizio.

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - UNA DELLE GALLERIE DEL PRIMO PIANO.

ROMA, CASTELLO DELLA CRESCENZA - SALA DI RICEVIMENTO.

razza, coperta con un tetto spiovente, era diventata la stalla degli asini ed alla porta era stato lasciato quel tanto appena di ampiezza e d'altezza che bastasse a dar passaggio alla cavalcatura di Sancio Pancia!

Di fronte all'ingresso, in fondo al primo cortile, una grande porta apre l'adito al secondo cortile. Essa è inquadrata in un alto muro, di costruzione assai più antica di quello che la fiancheggia ai due lati, e che forse è tutto quello che resta della primitiva Torre dei Crescenzi. Il secondo cortile è circondato per tre lati da un bel portico quattrocentesco, dello stile dei Della Rovere, sormontato dalle lesene della galleria coperta (attualmente chiusa).

Vi si sale per una piccola scala, e per chiuderne l'accesso vi fu posta l'unica cosa « nuova » del restauro e cioè una bella inferriata, copia di un lavoro umbro dell'epoca. Si entra in una delle gallerie sovrastanti al portico che eran diventate il granaio del casale. Erano in vista i pilastri di pietra della galleria stessa, chiusi entro murature di cotto di tenue spessore, dove sono state riaperte le antiche finestre; ne erano ancora sufficientemente conservati, salvo, beninteso, il restauro, i soffitti lignei ed i bei pavimenti di piastrelle speciali, delle quali si son dovute far riprodurre appositamente quelle mancanti. Lì presso, una cappellina dal semplice e forte altare marmoreo mostra ancora una piccola Madonna, non spregevole lavoro settecentesco trovato sul posto. Nelle stanze e nelle sale, mobili e soprammobili antichi di gran pregio, due grandi camini trecenteschi *in situ,* un altro della stessa epoca portato dall'Abruzzo, donde provengono pure magnifici vasi ed altre maioliche di Castelli; un bellissimo arazzo antico fiammingo, interessanti casse nuziali, sarcofaghi romani, e tante e tante altre belle cose, che attestano del fino senso d'arte del proprietario, e che qui sarebbe troppo lungo enumerare. Tutto, del resto, nel non vasto, ma bellissimo appartamento sta a dimostrare il severo buon gusto e dell'abile restauratore e del munifico signore.

GUIDO GAROFOLINI.

L'ODIERNA SITUAZIONE FRANCESE IN FATTO DI CARBURANTI SUSSIDIARI

(Il nostro Sodalizio, continuando la sua opera di studio e di propaganda per i carburanti sussidiari, ha di nuovo inviato in Francia, nello scorso mese, l'ing. De Capitani perchè vi constatasse « de visu » lo stato attuale del problema e segnalasse ai nostri lettori le più interessanti novità in argomento).

Il I° Congresso Internazionale del Carbonio-Carburante aveva fatto intravedere nuovi orientamenti ed importanti possibilità tecniche in fatto di carburanti solidi. Si rendeva pertanto opportuna una diretta constatazione degli ulteriori sviluppi e del grado reale di praticità presentati da quelle almeno fra le soluzioni proposte che avevano fatto concepire le maggiori speranze.

È d'uopo anzitutto riconoscere che la Francia non si è addormentata sugli allori conseguiti durante una campagna ormai più che decennale a favore dei carburanti sussidiari. Nuove disposizioni di legge estendono anche agli autocarri di piccola portata ed ai gassogeni separati le agevolazioni fiscali ed i premi di incoraggiamento dei quali già da molti anni fruivano i grossi ed i medi autocarri. Per volere e per iniziativa di tecnici illustri (e cito soltanto, fra questi, l'ing. Paul Dumanois, Ispettore Generale dell'Aeronautica e Direttore dei Servizi Tecnici dell'« Office National des Combustibles Liquides », e l'ing. A. Charles Roux, Presidente del « Centre du Carbone ») sono ora in piena fase di organizzazione le « Giornate dei Combustibili, Carburanti e Lubrificanti Nazionali », che si terranno in occasione della Esposizione Coloniale Internazionale di Parigi. Tali « giornate » comprenderanno, fra l'altro, la partecipazione al « Rallye des Carburants Nationaux » organizzato dall'Automobile Club francese, sotto la direzione del colonnello Lucas Girardville, noto ed appassionato specialista di simili manifestazioni. Verrà inoltre creato, nella Esposizione Coloniale suddetta, un Centro permanente di documentazione e di informazione, nel quale gli interessati potranno trovare tutti i dati scientifici, tecnici, industriali, commerciali, legislativi e fiscali relativi ai Combustibili, ai Carburanti ed ai Lubrificanti nazionali (metropolitani e coloniali). Cicli di conferenze e dimostrazioni pratiche completeranno l'opera di studio e di propaganda della importantissima iniziativa.

L'industria automobilistica francese risente anch'essa, ed in modo evidente, della crisi mondiale. È interessante tuttavia l'osservare come tale fatto non abbia influito che in misura assai limitata sullo sviluppo dell'autotrazione utilizzante i carburanti sussidiari.

Le più antiche ed accreditate Case costruttrici di autoveicoli a gassogeno continuano infatti e perfezionano la loro produzione: una visita alla Panhard-Levassor, nei cui cortili le macchine pronte per la partenza e destinate in gran parte ad usi militari si affiancano a decine per volta, ne potrebbe dare, ad esempio, una documentazione più che persuasiva. Sono d'altronde in via di diffusione dei nuovi tipi di gassogeni che permettono di utilizzare anche la lignite ed i carboni minerali, perchè fondati sopra una recentissima ed ardita tecnica della gassificazione (ad es. i gassogeni Gohin-Poulenc, Bellay, Van Hemelryck; francese il primo, belgi gli altri due). Il rinato interessamento per la legna come carburante è dimostrato dai nuovi tipi ora apparsi: l'Imbert; il S. A. G. A. M., che consente anche l'impiego di mattonelle di lignite e simili; e così via.

Quanto agli agglomerati a base di carbone vegetale, permangono le stesse cause che segnalai altre volte e che ne ostacolano un largo impiego (prezzo ancora piuttosto elevato, incompleta organizzazione della rete dei servizi di rifornimento). Tuttavia qualche miglioramento nella situazione lo si può rilevare, e le speranze riposte in questa categoria di carburanti solidi sono dimostrate dalla comparsa di nuovi tipi: ad esempio il Malbay.

Stazionaria appare invece la situazione nei riguardi dei carburanti solidi granulari (« Granol ») studiati e preconizzati dall'ing. Roux, e risultanti dalla miscela in opportune proporzioni di polvere di carboni vegetali, torbe,

ligniti e carboni minerali. La cosa dipende, a mio parere, da un duplice ordine di fatti: dall'elevato tenore di ceneri delle torbe finora trattate nell'officina-modello di Notre-Dame-de Liesse, e dalle nuove possibilità offerte dal diretto impiego dei carboni minerali e delle ligniti, senza bisogno di alcun trattamento preliminare. Tuttavia, l'ultima parola a proposito del « carbonio sintetico » è ancor lontana dall'essere stata detta.

Importante è infine la constatazione del continuo interessamento delle autorità militari per gli autoveicoli a gassogeno, e del regolare ed ininterrotto estendersi dell'impiego dei medesimi per i servizi dell'artiglieria, della cavalleria e del treno automobilistico. Degni di nota sono infine gli ottimi risultati offerti da tale categoria di automezzi durante le ultime grandi manovre svoltesi nelle regioni alpine.

La risoluzione di un importante problema tecnico.

È noto che la sostituzione del gas povero alla benzina in un motore a scoppio dà luogo ad una perdita di potenza: anche ricorrendo ad un aumento del rapporto di compressione e ad altri opportuni artifici tale perdita non si può ridurre al disotto di un valore minimo, che si può ritenere aggirarsi sul 20 %.

Ora, per alcuni servizi la cosa non ha importanza, in quanto i motori degli autoveicoli vengono costruiti con una potenza esuberante rispetto ai bisogni normali: la perdita sopraccennata non viene allora ad incidere altro che su tale eccesso di potenza, e non porta praticamente ad alcuna riduzione nella capacità di trasporto dell'automezzo. Talora tuttavia, per lo speciale servizio da compiersi, l'autoveicolo ha bisogno di ricorrere quasi costantemente a tutta la potenza sviluppata dal motore: in tal caso la macchina, se alimentata a gas povero, non potrà più fare lo stesso servizio di quando era alimentata a benzina. Si deve ricorrere allora a dei motori di speciale costruzione, capaci di sviluppare a gas povero la potenza che ci occorre: si possono citare fra questi i noti tipi Panhard, Dewald, ecc. Può tuttavia accadere che, per guasti eventualmente occorsi agli apparecchi di produzione o di depurazione del gas, o per mancato rifornimento del carburante solido, la macchina si trovi costretta a dover funzionare per qualche tempo a benzina. Allora, dato l'alto rapporto di compressione, si verificano fenomeni di auto-accensione e di detonazione, e la maggior cilindrata del motore dà luogo inoltre ad uno sviluppo eccessivo di potenza, dannoso alla conservazione del materiale. Quest'ultimo inconveniente permane anche se si ricorre all'impiego di sostanze antidetonanti. Il problema è indubbiamente serio ed ha dato origine a molti interessanti tentativi di risoluzione, anche da parte di tecnici italiani (citiamo fra questi gli ingg. Magheri e Sesti di Firenze). Occorreva riuscire a realizzare un dispositivo capace di ridurre, mediante una regolazione automatica, la pressione massima di ammissione della miscela esplosiva nei cilindri, in modo tale da ottenere col funzionamento a benzina la stessa potenza che con quello a gas povero, e senza fenomeni di detonazione o di autoaccensione. L'ing. Dumanois (già noto anche fra noi per precedenti studi sui fenomeni suddetti) comunicò al recente Congresso del Carbonio-Carburante di essere riuscito alla integrale risoluzione dell'importante problema mediante un dispositivo, da lui chiamato « limitatore di riempimento », da montarsi fra il carburatore e la tubazione di ammissione.

Avendo espresso all'illustre tecnico francese il desiderio di poter assistere a qualche esperienza in proposito, egli ebbe la cortesia di invitarmi alle prime prove di carattere ufficiale, che si effettuarono verso la fine dello scorso febbraio presso lo stabilimento Dewald a Boulogne sur Seine. Alle esperienze suddette assistevano, oltre all'inventore ed al suo segretario ing. Burgard, il delegato del governo rumeno, ing. Nedelcovici, l'ing. A. Ch. Roux, il sig. Larguier, direttore della rivista tecnica « L'Écho Forestier », gli ingegneri Cézanne e Lethorre, e l'ing. Gaston Griffon, che aveva curata la installazione e la messa a punto dell'insieme sul banco di prova. Il motore esperimentato era un Dewald per autocarri, a 4 cilindri di 122 mm. di diametro per 150 di corsa, in biblocco, a valvole laterali, costruito nel 1927. Esso non differiva dai comuni motori di serie della Casa, destinati a funzionare a benzina, che per il maggior diametro dei cilindri (122 mm. anzichè 110), per il maggior diametro delle valvole, e per il rapporto di compressione più elevato (6,2 anzichè 4,5). Un gassogeno « Rex N 38 - N. 512 » della Società « La Carbonite », alimentato da

carbon di legna, produceva il gas povero destinato a far funzionare il motore; quest'ultimo era munito di un carburatore-mescolatore Griffon, e fra il carburatore e la tubazione di ammissione era posto il « limitatore » Dumanois. Un rubinetto a tre vie, situato all'entrata della tubazione di ammissione, permetteva infine di passare alternativamente dalla alimentazione a gas povero a quella a benzina, od a quella mista.

Il motore era direttamente accoppiato ad un freno idraulico Froude.

Le prove durarono un'ora, e durante esse il motore funzionò dapprima a solo gas, poi a sola benzina, alle tre velocità di regime di 750-900-1150 giri al minuto primo. Le potenze sviluppate furono rispettivamente di 26,9 - 31,5 - 38,4 HP coll'alimentazione a gas, e di 26,9 - 31,5 - 32,2 con quella a benzina. Come si vede, per i regimi normali del motore (750-900 giri) le potenze sviluppate risultarono assolutamente identiche tanto con l'uno che coll'altro carburante; al regime superiore si notò anzi che l'alimentazione a gas povero consentiva di ottenere potenze superiori a quelle sviluppate dalla alimentazione a benzina. La cosa è perfettamente spiegabile, sia con le caratteristiche speciali del « limitatore » e con quelle del motore (espressamente costruito per il funzionamento a gas), sia col miglior rendimento termico offerto dai combustibili gassosi.

Tanto durante il periodo di alimentazione a gas quanto durante quello di alimentazione a benzina la marcia del motore risultò uniforme e perfettamente regolare: nessuna variazione apprezzabile di regime fu potuta constatare nei replicati passaggi, espressamente eseguiti, dall'uno all'altro carburante.

Dietro richiesta dello scrivente fu fatta infine la prova di escludere dal funzionamento il « limitatore »: nel motore si sviluppò allora un eccesso di potenza così rilevante e si verificarono delle detonazioni così forti da costringere a rimetterlo subito in funzione per evitare seri guasti al motore stesso.

Dall'insieme delle esperienze eseguite (e che confermano in pieno quelle di carattere privato già eseguite sopra un motore Riker) risulta quindi che il geniale dispositivo dell'ing. Dumanois raggiunge pienamente gli scopi che si prefigge.

L'apparecchio in questione potrà perciò portare un notevole contributo allo sviluppo della autotrazione a gassogeno, in quanto permette di eliminare uno dei principali inconvenienti ai quali essa poteva dar luogo in determinate circostanze.

Potranno così diffondersi i motori surcompressi espressamente studiati per il funzionamento a gassogeno, e si potranno pure adattare opportunamente, per tale uso, molti vecchi motori di grande cilindrata, che non risultavano più convenienti per il funzionamento a benzina. Anche quest'ultima possibilità ha una notevole importanza, specialmente per quanto riguarda il nostro Paese, dato il numero elevato di motori di vecchio tipo che vi sono tuttora disponibili e forse anche inutilizzati.

Niente di particolarmente interessante si nota invece oggi in Francia per quanto riguarda i carburanti sussidiari liquidi e quelli gassosi; o almeno, nessuna novità degna di rilievo.

Ombre odierne... e luci del domani...

Chiudo queste brevi note constatando con rammarico come il nostro Paese, che pure è il più interessato di tutti quanti al problema, continui ad essere uno dei pochi che non hanno accordata alcuna facilitazione agli utenti di carburanti solidi. Per non riferirmi ancora una volta alla Francia, citerò soltanto la Svezia, la Norvegia, la Danimarca, ed anche la Turchia fra le Nazioni che meglio hanno compreso l'importanza vitale del problema stesso e la necessità di confermare autorevolmente, per mezzo di agevolazioni fiscali, la serietà delle soluzioni raggiunte. Perfino il lontano Uruguay ci ha ormai preceduti in questo ordine di idee, e la cosa non torna certo a nostro favore, specialmente dopo che le coraggiose iniziative di esperienze e di propaganda prese da Enti benemeriti dimostrarono, con pubblici e severi Concorsi anche internazionali, le grandi possibilità tecniche ed economiche offerte dai carburanti solidi. Ci consta peraltro (e ne prendiamo nota con vivo piacere), che la importantissima questione è stata recentemente portata in Parlamento.

Formuliamo quindi l'augurio vivissimo che i nostri legislatori proseguano con coraggio e con costanza sulla via iniziata, nell'interesse superiore della Nazione.

Ing. Dott. SERAFINO DE CAPITANI

BAGNO DI ROMAGNA - PANORAMA CON LO SFONDO DELL'APPENNINO. (fot. Moretti)

NELL'ALTA VALLE DEL SAVIO

BAGNO DI ROMAGNA

Più lontano di quel che effettivamente non sia sembra il tempo in cui, per recarsi da Cesena a Bagno di Romagna, bisognava percorrere i cinquantacinque chilometri lungo la strada del Savio in diligenza, impiegandovi, nelle migliori condizioni, cinque o sei ore, comprese le lunghe soste. E il più delle volte lo sgangherato veicolo e gli scarni ronzini obbligavano i viaggiatori prudenti a scendere di vettura per compiere a piedi le salite più ripide e pericolose.

È facile quindi immaginare con quale esultanza venne salutata, nel 1908, la prima corriera del servizio pubblico postale automobilistico. Oggi che anche la strada del Savio, dichiarata « nazionale » qualche anno fa, ha subìto migliorie e correzioni notevolissime (e altre ne subirà essendo in corso nuovi importanti lavori), con le potenti e comode auto del servizio pubblico, si accede rapidamente, dalla splendente riviera adriatica all'antica cittadina di Bagno e più oltre sull'Appennino, al magnifico valico dei Mandrioli (1173 metri).

È dato così di ammirare, sia pur fugacemente, le bellezze di questa fertile vallata e della Romagna montana che fino a pochi anni fa restava quasi segregata e sconosciuta.

Le miniere di zolfo nei pressi di Borello e di Mercato, l'antica cittadina umbro-romana di Sarsina, patria di M. A. Plauto, il grazioso e pittoresco lago artificiale di Quarto che si incunea fra le colline verdeggianti, il ridente paese di S. Piero, importante centro agricolo sede del Comune di Bagno, attirano l'attenzione del viaggiatore prima di giungere al paese di Bagno, sulle cui vicende e attrattive vogliamo appunto intrattenere il lettore.

(fot. Moretti)

BAGNO DI ROMAGNA - L'ANTICO PALAZZO PRETORIO.

« e faceva professione di me« dico cerusico e pizzicava « alquanto d'archimista.

« Questo buon uomo mi « mostrò come quei di Ba« gno avevano miniera d'oro « e di argento e mi fece ve« dere molte bellissime cose « di quel paese; di sorta che « io ebbi dei gran piaceri, « che io avessi mai ».

La miniera, alla quale egli alludeva, era certo costituita dalle acque termali che sgorgano dal sottosuolo ad una temperatura costante di 46° C., e che erano conosciute e magnificate sin dai tempi di Roma. Per comprendere di quanta rinomanza godessero queste acque termali, basta pensare che per la via *Claudia* fu distaccata una strada, la quale, attraverso i monti della Vernia, scendeva nella valle *Sapinia* a Bagno e, proseguendo per Sarsina, si ricongiungeva alla via *Emilia* (1).

La valle del Savio faceva parte anticamente dell' Umbria, quando questa estendeva i proprî confini dal Pescara al Rubicone. Vinti gli Umbri dagli Etruschi, questa regione fu considerata come parte dell'Etruria. Secondo quanto afferma Plinio (lib. III, capit. XIV) gli Etruschi furono vinti dai Galli Sènoni l'anno di Roma 363 e questi, alla lor volta, vennero disfatti dal console Publio Dolabella nel 470 e confinati al di là del Rubicone. Dopo tale fatto, probabilmente, si stabilì in queste terre la colonia romana detta Sapinia dal fiume *Sapis*, l'attuale Savio (2).

Fin da quei tempi nella vallata e nella regione circostante, era celebre l'*Oppidum Bojorum Vel Balnei*, con le sue *Aquae Calidae*, che un'antichissima tradizione vuole scoper-

***

Quel grande artista e bizzarro uomo che fu Benvenuto Cellini accenna nella sua « *Vita* » (lib. II, cap. XXII) ad una visita fatta a Bagno nell'anno 1554, e lo fa nella maniera piacevolissima che gli è propria.

« Nel nome di Dio io mi partii di Firenze « sempre cantando salmi e orazioni in onore e « gloria d'Iddio per tutto quel viaggio, in nel « quale io ebbi grandissimo piacere, perchè la « stagione si era bellissima, di state, e il viag« gio e il paese dove io non ero mai più stato, « mi parve tanto bello, che ne restai meravi« gliato e contento. E perchè gli era venuto « per mia guida un giovane mio lavorante, il « quale era del Bagno, che si chiamava Cesa« re, io fui molto carezzato da suo padre e da « tutta la casa sua: infra i quali si era un vec« chione di più che settant'anni, piacevolissi« mo uomo: questo era zio del detto Cesare,

(1) Un accurato studio sulla *Storia di Bagno di Romagna* ha preparato recentemente lo scrittore camaldolese D. Parisio Ciampelli, il quale ha saputo trarre dalle Cronache e dagli Annali molte notizie interessanti e originali.

(2) Interessante il volume illustrato del prof. ARNALDO ALESSANDRI: *I Municipi romani di Sarsina e di Mevaniola*. - Tip. de « Il Popolo d'Italia », Milano, 1928.

SAN PIETRO IN BAGNO, SEDE DEL COMUNE DI BAGNO DI ROMAGNA, SULLE SPONDE DEL SAVIO.

(*fot. Moretti*)

BAGNO DI ROMAGNA - VESTIGIE DELL'ANTICO CASTELLO IN UNA CARATTERISTICA VIA.

(*fot. Moretti*)

BAGNO DI ROMAGNA - LA GRANDE TAVOLA DI NERI DE' BICCI, NELLA PREPOSITURALE.

te, sotto l'impero di Diocleziano, da una nobile fanciulla di Sarsina a nome Agnese.

A queste acque termali, poste dapprima sotto la protezione della ninfa Regina, Cesio Sarsinate eresse un tempio, sulle cui fondamenta sorgerebbe appunto l'attuale stabilimento, come si rileva da un'antica lapide.

Col Cristianesimo furono cancellate le imposte pagane, al nome di Bagno fu aggiunto quello di S. Maria e le acque furono poste sotto la protezione di S. Agnese. Poche o scarse notizie si hanno prima dell'871, anno in cui il papa Adriano II concesse l'erezione di un monastero benedettino di Santa Maria.

Negli scritti di Pier Damiano, di Ugolino di Montecatini e di quelli degli annalisti camaldolesi, viene spesso citato Bagno, ed anche nel codice carolingio viene ricordato come castello, insieme con le sue famose acque calde.

Durante il periodo feudale il castello di Bagno e le sue terre appartennero ai Marchesi di Toscana, poi ai Conti Guidi, che reputarono un onore chiamarsi Conti Guidi di Bagno.

Nel 1405 la Repubblica fiorentina, si impadronì di molti castelli e terre del Casentino e di Romagna, donando a Gambacorti, condottiero pisano, il castello di Bagno, per l'aiuto ricevuto durante il duro assedio di Pisa; ma pochi anni dopo i cittadini, mal soffrendo la vergogna del turpe mercato, si ribellarono al figlio del tiranno pisano e la Repubblica riebbe, per volontà popolare, il castello di Bagno, che elevò all'onore di Vicariato. Gli stemmi, scolpiti in pietra, che costellano il palazzo pretorio, in una sala del quale si ammira un pregevole affresco del XV secolo, attestano il succedersi dei capitani inviati dalla

(*fot. Moretti*)

BAGNO DI ROMAGNA - VEDUTA PARZIALE. A SINISTRA UNA TORRE SUPERSTITE DELL'ANTICO CASTELLO.

Repubblica ad amministrare la giustizia.

Sotto il dominio dei Medici, Bagno appartenne al Granducato, e nel 1774 il principe Pietro Leopoldo, riordinando i beni della comunità e il paese, ampliava e sistemava lo stabilimento termale incoraggiandone lo sviluppo.

***

Per i suoi monumenti dalla patina antica, per le sue opere d'arte, per la frescura della verde conca su cui si adagia, a cinquecento metri sul livello del mare, Bagno invita ad una breve e riposante sosta, prima di attaccare la ripida salita dell'Appennino.

Dell'antico castello dei Conti Guidi non rimangono che poche vestigia; appare subito l'aspetto del fortilizio medievale se ci inoltriamo in qualche via secondaria: una torre diruta che si affaccia fra le piante, il colore scuro dei muri, la struttura dei vecchi edifici, le arcate basse che scavalcano i vicoli per unire un'abitazione all'altra, disegnando sul terreno lunghe pennellate violacee di ombra, qualche macchia verde di un ciuffo d'erba, un ramo fiorito che si protende a dare il segno della bella stagione, le finestre disposte senza simmetria e difese da solide inferriate, tutte queste cose rivelano il fascino della Bagno antica, che, incorniciata dai monti selvosi, risalta nello sfondo del cielo azzurro.

A completare il quadro appare poi il vetusto maniero, forte e massiccio, con la sua doppia cinta di mura, quale era al tempo dei potenti Conti Guidi, discendenti da quel Guido Novello che Dante ricorda nel canto XVI del *Paradiso*.

Nella bella ed ampia chiesa, di stile romanico del Rinascimento, insignita fin dalla sua fondazione del titolo di basilica, sono custodite alcune pregevoli opere d'arte di cui la più importante è certo la grande tavola a fondo oro sull'altare maggiore, opera finissima di Neri de' Bicci, fatta dipingere dal priore camaldolese Alessio di Castello nel 1468.

Anche una visita allo Stabilimento Termale riesce molto interessante. Le acque ed i fanghi che guarirono il corpo piagato di Sant' Agnese, secondo quanto narra la secolare tradizione, sono oggi ben noti in tutta la regione e non son pochi coloro che qui accorrono ogni anno per la efficace cura di tutte le forme reumatiche, artritiche e delle malattie del ricambio.

Lo Stabilimento delle Regie Terme, ampliato nel 1925, anche recentemente ha subìto notevoli migliorie, con la costruzione di nuove cabine modernissime e provviste di tutto il conforto, e con la sistemazione dell'*Emanatorio* (grotta o cratere, come vien chiamato) per i bagni a vapore, dove si osserva l'acqua affiorare gorgogliando a quarantasei gradi di temperatura. Bagno, stazione di cura e di soggiorno, durante i mesi estivi vive la sua intensa vita. Da Cesena, da Forlì, da Firenze, ben sedici corse giornaliere di andata e ritorno, dell'ottimo autoservizio postale allacciano l'alta valle del Savio con la pianura romagnola e il Casentino, attraverso una successione di paesaggi incantevoli.

La romita bellezza dei dintorni di Bagno affascina. Nel grande anfiteatro dei monti troneggiano il Fumajolo (m. 1408) il Còmero (m. 1371), l'Aquilone (m. 1353) ed altri. Le opere di rimboschimento e di sistemazione idraulico forestale, iniziate in questa zona dell'Alto Savio nel 1926, ed ora in corso di esecuzione in grande stile, daranno maggior risalto ai dolci paesaggi montani, oltre ad accrescere il patrimonio boschivo di questa zona per la quale è anche allo studio la creazione di un grande parco nazionale.

Da Bagno, attraverso la strada della Lama, oltre il valico dei Mandrioli, in località Cancellino, si accede nella magnifica foresta della Campigna, dove è in costruzione la nuova arteria turistica S. Sofia-Stia. La bellissima strada Tebro-romagnola, pressochè ultimata, allaccerà poi l'alta valle del Savio con la valle Tiberina e permetterà di accedere lungo la Umbro-casentinese, dalla Romagna alla Capitale in poche ore.

Bellissime e interessanti gite si possono fare da Bagno ai vicini santuari della Verna, di Camaldoli e alle stazioni climatiche di Badia Prataglia e Vallombrosa, nonchè ai ridenti paesi di alta montagna come Verghereto (m. 800), le Balze (m. 1000), alle sorgenti del Tevere, ecc. Per l'alta Romagna nuovi orizzonti si schiudono, ed è merito del Governo Fascista di avere risolto annosi problemi di viabilità e di boschicoltura, profondendo milioni per il bene di questa ferace plaga, ricca di tante bellezze naturali e di promettenti risorse, che dànno affidamento per il suo avvenire turistico.

UMBERTO CONSOLE.

Concorso Nazionale per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie.

Lusingato dai brillanti risultati conseguiti negli anni precedenti e dal compiacimento espresso dalle supreme gerarchie, il Comitato del Concorso Nazionale per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie ha deciso di bandire per il 1931 gare compartimentali con premi di 1° 2° e 3° grado, ed inoltre per ogni Compartimento un premio massimo costituito da un Diploma d'Onore acompagnato da una Targa d'Argento da disputarsi fra le stazioni.

Il Concorso Nazionale sarà costituito:

a) da una gara fra le 14 stazioni premiate con la targa, e per la conquista del Gran Premio rappresentato da una Coppa d'Argento;

b) da un'altra gara fra gli impianti speciali della trazione e della elettrificazione con un Premio Nazionale e premi Compartimentali.

La nuova ed importante manifestazione varrà a segnalare a tutto il Paese le stazioni e gli impianti ferroviari meglio rispondenti dal lato estetico alle finalità di queste competizioni, le quali hanno servito e serviranno a sviluppare sempre più il culto della bellezza, altro indice di quel rapido affinarsi del senso di civiltà che si nota ormai in tutte le classi d'Italia. Per l'occasione l'ENIT ha edito proprio in questi giorni un suggestivo cartello murale.

Inaugurazione dell' Ufficio dell'ENIT a New York.

Salutato con manifesto favore e con vivissima simpatia dalla stampa newyorkese e da tutte le agenzie turistiche locali, si è inaugurato il giorno 11 l'Ufficio Informazioni dell'ENIT nella Fifth Avenue. Numeroso pubblico ha visitato nel giorno stesso dell'inaugurazione i locali, suggestivamente arredati, interessandosi vivamente al ricco materiale propagandistico italiano qui raccolto.

Ricordiamo in proposito che l'ufficio è stato creato dall'ENIT in compartecipazione con tre delle più importanti compagnie italiane di navigazione, la Cosulich, il Lloyd Sabaudo e la Navigazione Generale Italiana. L'Ufficio, che ha funzioni unicamente d'informazioni e di propaganda nell'interesse del turismo italiano, è posto sotto la vigilanza di un Consiglio presieduto dall'Addetto Commerciale presso la nostra Ambasciata a New York, comm. Angelone.

Al nuovo organismo faranno capo tutti i centri turistici, compagnie di navigazione, istituti ed enti che si occupano del turismo italiano: ad esso sarà così convoglia[...] materiale pubblicitario per una di[...] razionalmente organizzata.

Con l'istituzione dell'Ufficio Infor[...] New York l'ENIT ha voluto inte[...] rendere sempre più efficace la prop[...] ristica in America, per ovviare alle [...] deficienze che si verificano per la di[...] dei metodi propagandistici posti in [...] za coordinamento, dalle varie orga[...] italiane.

La Federazione Nazionale Fascista A[...] e Turismo ha già invitato tutti gli al[...] che abbiano a disposizione pubblic[...] propaganda turistica e alberghiera a f[...] re alla Federazione stessa un congruo [...] tativo di detto materiale perchè a [...] possa farlo recapitare all'ufficio di [...] da anzidetto. Tutti gli enti turistici po[...] dal canto loro utilmente rivolgersi all'E[...] via Marghera 6, Roma.

Da Roma a Vienna in aerop[...]

La serie delle pubblicazioni sulle lin[...] ree italiane, intrapresa dall'ENIT d'ac[...] con le compagnie esercenti le singole [...] si è arricchita di un altro elegante vo[...] to, dopo quelli per le linee Trieste-Z[...] Brindisi-Atene-Costantinopoli, dedicat[...] linea Roma-Venezia-Vienna.

La nuova pubblicazione, edita d'acc[...] con la Transadriatica, descrive con m[...] sità di particolari e con efficacia il v[...] interessantissimo che, dall'Aeroporto del [...] torio, dal cielo dell'Urbe, sorvolato il L[...] superata l'Umbria, la Sabina, la Roma[...] attraverso una serie di sensazioni nuov[...] e di panorami varianti rapidamente, rag[...] ge Venezia, nella sua gloria di palazzi [...] luce, nell'incanto della sua Laguna; e di [...] — con un balzo di poche ore — Vienna. [...] ma-Vienna, due città distanti fra loro [...] 1.500 km., cioè trenta ore di ferrovia, [...] gonó congiunte col mezzo aereo in cinq[...] ore, comprese una tappa a Venezia ed una [...] Klagenfurt o a Gratz.

Con questa serie di pubblicazioni — c[...] hanno incontrato il più vivo favore del p[...] blico — l'ENIT adempie ad uno dei s[...] compiti principali: quello della propagan[...] all'aviazione come mezzo più idoneo all'[...] spansione nazionale e più rispondente al[...] necessità del turismo moderno, cooperand[...] così allo svilupparsi di una salda coscien[...] aeronautica anche nel campo turistico.

LE MINUTERIE DEL TOURING

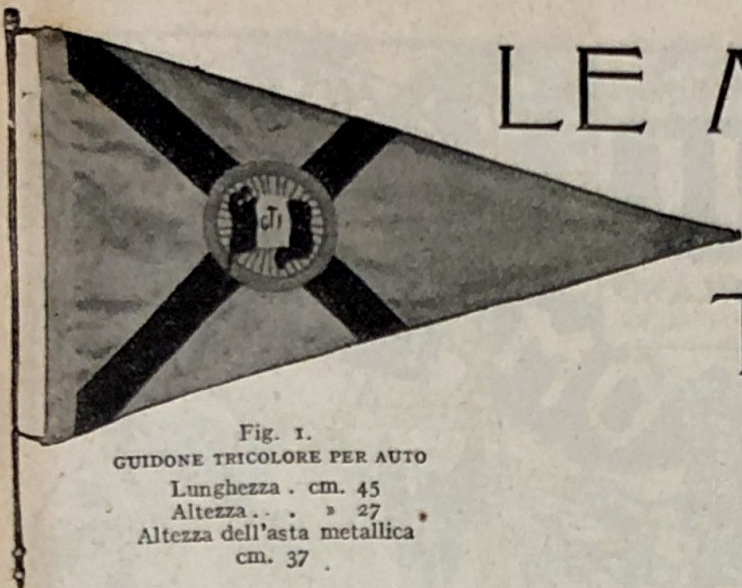



Fig. 1.
GUIDONE TRICOLORE PER AUTO
Lunghezza . cm. 45
Altezza . . . » 27
Altezza dell'asta metallica cm. 37

	Alla Sede	Comprese le spese di spedizione raccom.	
		Italia e Colonie	Estero
	Lire	Lire	Lire
Bottoni d'argento per polsini (a moschettone)	25 —	26.50	27.50
Bottoni d'argento per polsini (a catenella)	16 —	17.50	18.50
Cartella-custodia per fogli stesi della Carta d'Italia al 250.000 in 62 fogli:			
tipo lusso	18 —	25 —	18 —*
tipo economico	8 —	15.50	8 —*
Cartella-custodia in tela per la Monografia illustrata *Piemonte*	5 —	7 —	9 —
Idem, per la Monografia illustrata *Lombardia*	5 —	7 —	9 —
Distintivo sociale per annuali (a spilla o a bottone) (fig. 5)	2 —	3 —	4 —
Distintivo sociale per quinquennali (a spilla)	5 —	6 —	7 —
Distintivo sociale per vitalizi (a spilla o a bottone) (fig. 4)	4 —	5 —	6 —
Distintivo spilla (fig. 3)	2 —	3 —	4 —
Distintivo con ruota di ciclo e bandiera del T.C.I.	3.50	4.50	5.50
Distintivo con ruota di ciclo e bandiera del T.C.I. più piccolo «Mignon»	3.50	4.50	5.50
Distintivo per Capo Console, Console (fig. 6), Legale, Medico, Farmacista	4 —	5 —	6 —
Guidone in étamine nei 3 colori col distintivo del T. C. I. per auto (con asta nichelata L. 2 in più) (fig. 1)	8 —	9.50	10.50
Guidone in étamine per motociclo (con asta nichelata L. 2 in più)	7 —	8.50	9.50
Guidone in seta nei 3 colori col distintivo del T. C. I. per auto (con asta nichelata L. 2 in più) (fig. 1)	12 —	13.50	14.50
Guidone in seta per motociclo (con asta nichelata L. 2 in più)	11 —	12.50	13.50
Lente d'ingrandimento F.lli G. e I. Koristka per la lettura dell'Atlante Internazionale	10 —	11.50	12.50
Medaglia Soci quinquennali	10 —	11 —	12 —
Medaglia Soci vitalizi	10 —	11 —	12 —
Portafogli-portatessera con 3 tasche interne, di pelle, foder. seta rossa	11 —	12 —	13 —
Portatessere in tela	2.50	3.50	4.50
Portatessere in pegamoide	8 —	9 —	10 —
Portatessere in celluloide	1.50	2.50	3.50
Regolo ricercatore dei nomi, per l'Atlante Internazionale d l T. C. I.	4 —	5 —	6 —
Spilla per cravatta in argento e smalto	6 —	7 —	8 —
Targhetta distintivo per auto, in metallo argentato (fig. 2)	20 —	22 —	23 —
Targhetta distintivo per auto, in argento (fig. 2)	45 —	47 —	48 —
Termometro per radiatore d'auto:			
tipo piccolo	40 —	44 —	40 —*
tipo grande	45 —	49 —	45 —*

* *Oltre alle spese per il pacco postale, che variano secondo il paese di destinazione.*

Fig. 2.
TARGHETTA DISTINTIVO PER AUTO
Altezza cm. 8,5 - Larghezza cm. 6,7

Fig. 3.
DISTINTIVO SPILLA

Fig. 4.
DISTINTIVO SOCIALE PER VITALIZI
(mm. 24×15)

Fig. 5.
DISTINTIVO SOCIALE PER ANNUALI
(diam. mm. 18)

Fig. 6.
DISTINTIVO PER CONSOLE DEL T. C. I.
(grand. naturale)

VITA DEL TOURING

Per il migliore ordinamento del «Bollo estivo» di circolazione automobilistica.

Nella tornata parlamentare del 24 febbraio u. s., discutendosi la conversione in Legge del R. Decreto 4 dicembre 1930, N. 1683, contenente provvedimenti di finanza per l'industria automobilistica e per il movimento turistico, l'On. Italo Bonardi ha tenuto un concettoso discorso di cui crediamo opportuno riassumere i punti capitali.

L'art. 2 di questo R. Decreto contempla l'istituzione del cosiddetto « bollo estivo », che consente la circolazione delle automobili dalla metà di giugno alla metà di ottobre senza subordinare la tassa alla scadenza dell'anno solare. L'oratore riconosce ottima questa intenzione del Governo, ma nota che tale provvedimento, così com'è congegnato nel Decreto in parola, non potrà sortire l'esito desiderato. Infatti la tassazione ivi stabilita è tale da rendere presso che nullo il beneficio che da esso si sperava per un maggiore sviluppo del turismo automobilistico estivo.

Secondo la nostra legislazione — spiega l'On. Bonardi — chi intende circolare per tutto il secondo semestre dell'annata è sottoposto al pagamento di sette mesi di tassa ottenendone la licenza nella seconda metà di giugno, mentre col provvedimento odierno, circolando solo per quattro mesi, deve pagarne sei di tassa. Ora, è mai possibile che un automobilista rinunzi a circolare, col solo vantaggio dell'esonero di un dodicesimo della tassa, per due mesi e mezzo e cioè per il tempo che intercede dal 15 ottobre alla fine dell'anno? E' quindi chiaro che chi ne ha la possibilità continuerà a bollare la propria macchina per l'intero semestre, come in passato; e chi non potrà, rinunzierà anche alla disposizione dell'art. 2, la quale è stata invece appunto introdotta per venire incontro a coloro che non si sentivano di pagare la tassa semestrale.

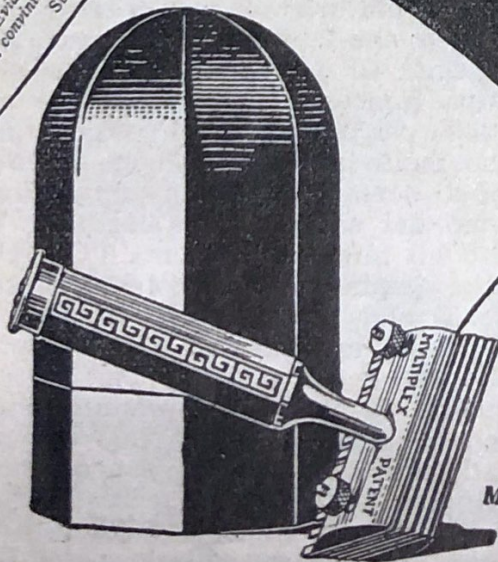
Rilevata poi la situazione di singolare privilegio in cui viene a trovarsi l'automobilista straniero in Italia nei confronti di quello italiano, e notato che questo non corrisponde al trattamento che viene fatto ai nostri automobilisti negli altri Stati, l'oratore segnala un altro caso, tra i più probabili che si possono verificare, e cioè che se il possessore del bollo concesso con questo disegno di legge, giunto che sia al 15 ottobre vorrà continuare ancora a servirsi della propria macchina anche per un sol giorno, dovrà pagare altri quattro mesi di tassa, che — sommati ai sei pagati prima — fanno dieci. E questo per circolare sei mesi.

E' così — egli si domanda — che viene incoraggiato il turismo estivo in un Paese scarso di automobili mentre la sua configurazione ne richiederebbe una grande diffusione? Se questa tassa estiva doveva venir congegnata in modo da farla apparire agli automobilisti di nessun beneficio, tanto valeva lasciare le cose come erano. Il provvedimento avrebbe invece sortito l'esito desiderato se, per i quattro mesi estivi, si fossero pagati soltanto quattro mesi di tassa come chiedevano gli enti turistici. In tal modo si sarebbe consentito l'onesto spasso del turismo automobilistico anche alle classi meno abbienti, seguendo il saggio criterio dell'Amministrazione Ferroviaria, che da anni agevola con forti riduzioni i viaggi estivi ai monti, al mare, ai luoghi di cura. Perchè mai il turismo, passando dal campo ferroviario a quello automobilistico, deve essere oggetto di nuovo gravame?

L'On. Bonardi osserva che la buona volontà del Governo si è questa volta infranta contro il nostro antiquato sistema di tassazione legato all'anno solare, sistema che si riferisce ai tempi in cui l'automobilismo non era che privilegio dei ricchi, e lamenta che per sua colpa molti, troppi automobilisti si astengano dal pagare le tasse nei primi mesi dell'anno, rinunciando per quel tempo a circolare piuttosto che pagare per tutta l'annata. E accade anche che pagando la tassa, ad esempio, in marzo per circolare fino al marzo dell'anno successivo si devono pagare 24 mesi di tassa per circolarne 12.

E' quindi ormai giunto il momento di pensare alla riforma di questa tassazione, la quale, come già avviene in tutto il mondo, si deve maggiormente adeguare al principio di tassare il periodo in cui l'automobile circola, e non quello in cui resta in autorimessa. Le legislazioni inglese, francese, spagnola si avvicinano molto più di noi a tale criterio, poichè stabiliscono che la tassa venga pagata per trimestri isolati, ed è viva nel Parlamento e nella stampa francesi la discussione per venire alla tassa per bimestre o al sistema americano, che molto si discute anche da noi: quello cioè di portare la tassa di circolazione sul consumo del carburante. Quest'idea alletta molto gli automobilisti, ma l'On. Bonardi non si dissimula le difficoltà della sua attuazione. Confida tuttavia che il Governo Fascista, che ha mostrato di sentire i problemi dello sport e del turismo come nessun altro Governo in passato, saprà affrontare la questione e aggiungere una nuova benemerenza alle altre molte che seppe acquistarsi per lo sviluppo della trazione meccanica.

Nel corso della sua trattazione l'oratore ha avuto anche un accenno all'art. 3 del Decreto-Legge, riguardante la soppressione del

Il rasoio di sicurezza Multiplex è un istrumento perfetto e praticissimo, superiore a tutti gli altri. Merita che tutti lo conoscano e lo adoperino.
Ing. Giulio Gatti Casazza
Appena vidi il rasoio di sicurezza Multiplex, compresi per intuito che si trattava di una novità eccezionalmente pratica: cominciai subito ad usarlo ed ebbi la convinzione che Multiplex è l'ideale dei Rasoi di sicurezza.
Io non lo abbandonerò mai perchè da un conto molto preciso e minuzioso, ho tratto il resultato che Multiplex fa la barba cinque volte meglio di ogni altro rasoio e cinque volte più presto, resultato dovuto senza dubbio alle sue cinque lame che lavorano contemporaneamente
Pietro Mascagni
Lauri Volpi
Il Multiplex è una mano radiosa che leva il pelo con le carezze...
Trilussa
Il Multiplex non è un rasoio, non taglia, non rade, è una carezza che porta via la barba.
Giovacchino Forzano
Come evitare un tormento quotidiano? Usando il Multiplex che passando dolcemente sulla pelle rade a meraviglia.
Mariano Stabile
Multiplex è «l'Asso» dei rasoi tanto per dolcezza che praticità. E' il rasoio che tutti gli aviatori dovrebbero preferire.
Comand.e M. De Bernardi
Uso sempre il Multiplex. Lo trovo superiore a tutti gli altri rasoi
Umberto Giordano
Ci sono tanti rasoi che, ad adoperarli, fanno venir la barba: eccone invece uno che la fa andar via, in piacevole morbidissimo modo.
Arnaldo Fraccaroli
affonda, e come grande successo
Adolfo Wildt
Sono talmente soddisfatto del vostro magnifico «Multiplex» che ho voglia di radere persino la barba del mio «Boris Godunoff»
Feodor Chaliapin
Radersi con il Multiplex Safety Razor è come dare il buon giorno al benessere. La teca che lo racchiude ed il rasoio sono due degli oggetti che garantiscono l'eleganza quotidiana al possessore.
Aristide Sartorio
Il rasoio Multiplex moltiplica per cinque la gioia di radersi con una buona lama; divide per cinque la possibilità di trovarne una cattiva. E' il rasoio ideale per coloro che devono prepararsi ad un convegno d'amore. Le donne saranno particolarmente grate a questo rasoio, che rende la guancia del loro innamorato morbida e liscia come quella di Narciso.
Guido da Verona
Da quando conosco il «Multiplex» non uso più altro rasoio. I suoi vantaggi sono molteplici, il principale è che rade rapidità e dolcezza, evitando irritazione alla pelle.
Ferenc De Vecsey
l'Ardito aguzzo divenuto imberbe in quintuplice taglio.
Gabriele d'Annunzio
Non vedo l'ora che mi cresca la barba per potermela radere nuovamente col Multiplex tanta è la gioia che mi procura.
Antonio Gandusio
Il Multiplex safety razor è un modello di eleganza e di praticità. Ora che l'ho apprezzato non saprei usarne uno diverso.
Ruggero Ruggeri
Il Vostro Rasoio Multiplex rade gradevolmente ed alla perfezione. Usandolo si guadagna tempo.
Gianni Caproni
L'elegantissimo Rasoio Multiplex, colle sue cinque lame splendenti rade perfettamente. Il Rasoio Multiplex ringiovanisce: mento nuovo e mente nuova!
F. T. Marinetti
Sem Benelli
Adopero il Multiplex e lo trovo molto soddisfacente sotto ogni rapporto.
Guglielmo Marconi
«Cinque dita
cinque secondi
cinque lamette
la barba è fatta....
Il rasoio si chiama Multiplex.»
E. Petrolini
Abbandonate
i rasoi a lama unica
Il nuovo rasoio Multiplex di sicurezza a 5 lame inalterabili radenti contemporaneamente rade alla perfezione con una sola passata. Ha un dispositivo per radere nei punti difficili. Guarisce la pelle dalle irritazioni. Fa risparmiare tempo. Non si monta, non si affila e appena sciacquato si asciuga da sè.
Economico nell'uso, elegante, pratico ed ingegnoso nel suo meccanismo è unico nel suo genere e perfetto. Astuccio originale e rasoio cesellato.
Tipo Standard completo L. 20. Tipo argento L. 90 completo. Tipo oro al mille L. 130. Dai principali profumieri e coltellinai o franco di porto rimettendo vaglia a:
MULTIPLEX
De Amicis, 21A - Milano
Crema di sapone Multiplex per radersi emolliente a grande rendimento. Tubo grande L. 6.
Serie di 5 lame Multiplex nuovo tipo L. 6.
MULTIPLEX
PATENT

contributo di miglioramento stradale e il suo assorbimento nella tassa di circolazione. L'On. Bonardi nota che il provvedimento è da approvarsi perchè si risolve in una semplificazione, ma la sparizione di questa voce dalla tassazione automobilistica fa temere di un suo nostalgico ritorno, magari a beneficio degli Enti locali che hanno in manutenzione ben 130 mila chilometri di strade in confronto ai 20.600 dell'Azienda Statale. Si potrebbe correre così il rischio di pagare due volte l'importo del contributo stradale.

Milano kaj Lagoj de Lombardio.

Molti dei lettori si domanderanno in quale lingua siano concepite queste parole di colore invero trasparente. E' il titolo d'una traduzione in esperanto di una sezione della Guida d'Italia che il Touring ha pubblicato in lingua francese per gli stranieri.

Questa lingua convenzionale, che ha ormai 25 anni di esistenza e una notevole letteratura, ha raggiunto una diffusione superiore a tutti i tentativi precedenti di lingue universali, e particolarmente in quei Paesi, come la Polonia, la Svezia, la Lituania, la Finlandia, il Giappone, ecc., le cui lingue sono note a pochi oltre i proprî confini.

Vi sono dunque nel mondo parecchie migliaia di persone federate, nella « Universala Esperantisto-Asocio » con sede a Ginevra, che hanno scelto l'esperanto come lingua ausiliare.

Il Touring ha aderito con piacere all'invito rivoltogli dalla « Federazione Esperantista Italiana » e per essa dal suo Vice Presidente Prof. Giorgio Canuto, di pubblicare una serie di guide di regioni turistiche italiane in lingua esperanto, la « Verda Gvidlibro ». Si iniziò così una collaborazione fra il Touring e gli esperantisti italiani, il cui primo frutto, il I° volumetto *Milano e Laghi di Lombardia* (112 pag., 9 carte e 6 piante), è ora in distribuzione.

La nuova guida, dopo una introduzione contenente un doppio dizionarietto di termini geografici e d'uso, in italiano e in esperanto, e un cenno sul turismo in Italia (epoca e piano di viaggio, visita delle città, passaporto, alberghi, ferrovie, servizi automobilistici, poste, telegrafi, ecc.) descrive Milano e dintorni e la regione dei tre laghi lombardi: Maggiore, di Lugano e di Como. L'edizione fu curata, per conto della Federazione Esperantista Italiana, dall'Ufficio Guida del T. C. I.; la traduzione e l'adattamento dall'Ing. R. Orengo, col concorso di altri esperantisti e con l'approvazione della Cattedra Italiana di Esperanto.

L'accurata redazione, la nitidezza della stampa e la caratteristica legatura in tela verde (la stella verde è il distintivo degli esperantisti) e oro, fanno del volumetto che va ora diffondendosi, uno dei migliori saggi della letteratura esperantista mondiale: e un saggio interessante delle possibilità di adattamento della lingua esperanto ad un soggetto così vario quale può essere il testo di una Guida. Per conto nostro ci sembra di poter assicurare che un lettore italiano, mediocremente colto e senza la necessità di lunghi studi preliminari, è in grado di interpretarla facilmente.

Il prezzo del volume è fissato in L. 15; il Touring ha riservato alcune copie per i Soci al prezzo di favore di **L. 12,** a cui occorre aggiungere **L. 1,50** per spese di spedizione in Italia e Colonie e **L. 3** per l'Estero.

Le pubblicazioni per i Soci saranno tutte distribuite entro maggio.

Tutta la stampa italiana, entro e fuori i confini della Patria, e buona parte di quella straniera hanno ampiamente illustrato il volume *Lombardia, parte I*, per il quale continuano a pervenirci da ogni parte alti ed umili consensi.

Trecentomila Soci hanno già ricevuto il bel volume (si è arrivati a spedire fino a 6000 copie al giorno, il che significa 60 quintali di stampati che sono usciti giornalmente dai nostri magazzini) e molti si sono affrettati ad esprimerci la loro soddisfazione, dando non di rado alla riconoscenza la veste concreta di nuove associazioni.

La spedizione continua regolarmente; i Soci da accontentare non son più molti. L'Amministrazione del Touring farà di tutto perchè possano ricevere il loro esemplare senza indugio. Comunque, preghiamo questi buoni amici a voler attendere tranquilli e fiduciosi il loro turno, senza rivolger pressioni e proteste ai nostri uffici, che hanno già tanto da fare per conto proprio.

Siamo lieti intanto di informare che entro il mese di aprile verrà iniziata la distribuzione ai Soci della grande *Carta di Roma e dintorni* al 200.000. Essa è nitidamente stampata a cinque colori su di un solido foglio avente le notevoli proporzioni di cm. 85×60 e recante a tergo una pianta schematica di Roma al 20.000 impressa a due colori con l'indicazione degli attraversamenti e delle vie d'uscita per uso degli automobilisti. Concepita con intento prevalentemente turistico, ma eseguita con tecnica scrupolosa, questa carta unirà al valore scientifico il pregio della massima praticità, dando essa particolare rilievo alle strade, segnandovi le distanze chilometriche e presentando altri caratteri particolarmente utili al turista e all'automobilista.

A breve distanza — e precisamente nel prossimo maggio — seguirà la distribuzione del V volume della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione*, riguardante, come già informammo, l'Italia Insulare e le Colonie, verso cui si volgono sempre più l'attenzione e l'amore degli Italiani. Questo volume avrà così un significato spirituale non inferiore alla sua stessa utilità, rivelando il molto che è stato compiuto in fatto di comunicazioni in quelle terre.

Così prima della metà dell'anno saranno completamente distribuite le tre splendide pubblicazioni del 1931. Questo varrà a dimostrare la grande sollecitudine del Sodalizio verso i suoi Soci.

L'AVVENTO DELLA
SUPERETERODINA
UMILIA OGNI ALTRO APPARECCHIO
RAM
RADIO
RADIO APPARECCHI MILANO
ing. G. RAMAZZOTTI
FORO BONAPARTE, 65
MILANO
TORINO
GENOVA
FIRENZE
ROMA
NAPOLI
PALERMO
RAPPRESENTANTI IN CENTO CITTÀ
CATALOGHI OPUSCOLI GRATIS
A RICHIESTA
RAM
186

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Iniziative turistiche fiorentine e « Primavera Fiorentina ».

Il Podestà di Firenze, e il Segretario Federale, Presidente della Federazione Toscana per il Movimento dei Forestieri, allo scopo di assicurare salde fondamenta alla rievocazione storica del Gioco del Calcio Fiorentino, hanno rivolto alla cittadinanza un caldo appello per la costituzione di una « Società Storica » che assicuri alla grande manifestazione continuità e sviluppo.

In una riunione degli enti di cultura tenuta a Firenze per iniziativa del Centro di Alti Studi e della Federazione Toscana per il Movimento dei Forestieri, il Vice Podestà ha sottoposto ai convenuti lo statuto del Comitato fra gli Enti di Alta Cultura per la costituzione di un ufficio di informazioni culturali per stranieri, che sarà l'organo esecutivo per la propaganda fiorentina all'estero.

Ricordiamo che in occasione della « Primavera Fiorentina », che si inizierà con la Mostra Nazionale dell'Artigianato e si concluderà con la Riunione Internazionale di Atletica Femminile e di Danza, il Ministero delle Comunicazioni ha concesso *riduzioni ferroviarie* per viaggiatori in partenza da qualunque stazione del Regno per Firenze durante il periodo compreso fra il 15 marzo e il 30 giugno. Tali riduzioni saranno del *50 per cento* dal 17 al 26 marzo inclusi e dal 15 aprile al 3 maggio inclusi, e del *30 per cento* in tutto il rimanente periodo. I biglietti avranno la consueta validità di cinque giorni per le stazioni di provenienza dalla Toscana e di dieci giorni per le provenienze da tutte le altre stazioni del Regno.

La nuova illuminazione delle Grotte di Postumia. Facilitazioni di viaggio ai visitatori.

Le Grotte di Postumia si presentano questo anno in una veste nuova e quanto mai attraente per effetto di un indovinatissimo nuovo sistema di illuminazione, che conferisce loro un aspetto ancor più fantastico e suggestivo. In questo nuovo impianto elettrico sotterraneo la fonte luminosa è celata allo sguardo dell'osservatore, il quale non ha così nè disturbi visivi nè distrazioni, ma può contemplare e gustare riposatamente le incomparabili bellezze di quel mondo sotterraneo, poste in maggior evidenza da un'opportuna distribuzione di luce. Anche la Galleria Bertarelli, la Grotta Nera e la Grotta ed Abisso della Piuca sono state dotate di impianto elettrico e si presentano in aspetto ancor più suggestivo.

Coloro che intendono recarsi nel 1931 a contemplare il superbo spettacolo — e saranno certo moltissimi — tengano presente che per la stagione 1931 saranno in vigore le seguenti riduzioni ferroviarie:

Da tutte le Stazioni del Regno: 30 % dal 1° maggio al 9 agosto e dal 25 agosto al 30 settembre; 50 % dal 10 al 24 agosto.

Da tutte le Stazioni delle Tre Venezie: oltre alle riduzioni di cui sopra: 50 % dal 15 al 24 maggio in occasione dei grandi festeggiamenti sotterranei di Pentecoste nell'interno delle Grotte.

Le riduzioni verranno accordate soltanto sui biglietti di andata e ritorno per Postumia-Grotte. I biglietti saranno validi 6 giorni per le percorrenze fino a 600 chilometri, e 11 giorni per le percorrenze superiori, e daranno diritto a 4 fermate intermedie a scelta lungo il percorso, più una quinta fermata facoltativa a Monfalcone per la visita ai Campi di Battaglia e al Cimitero Monumentale di Redipuglia.

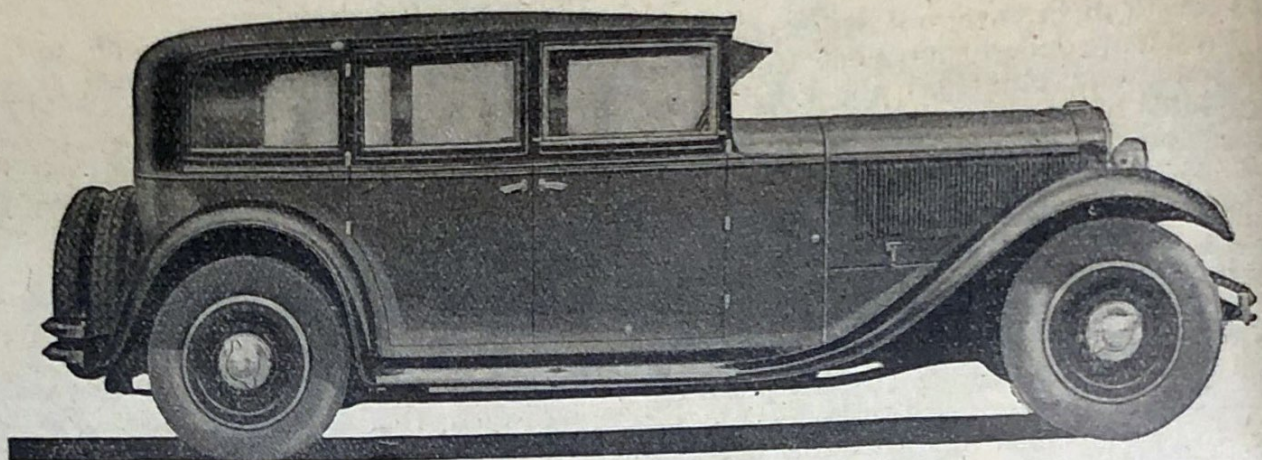
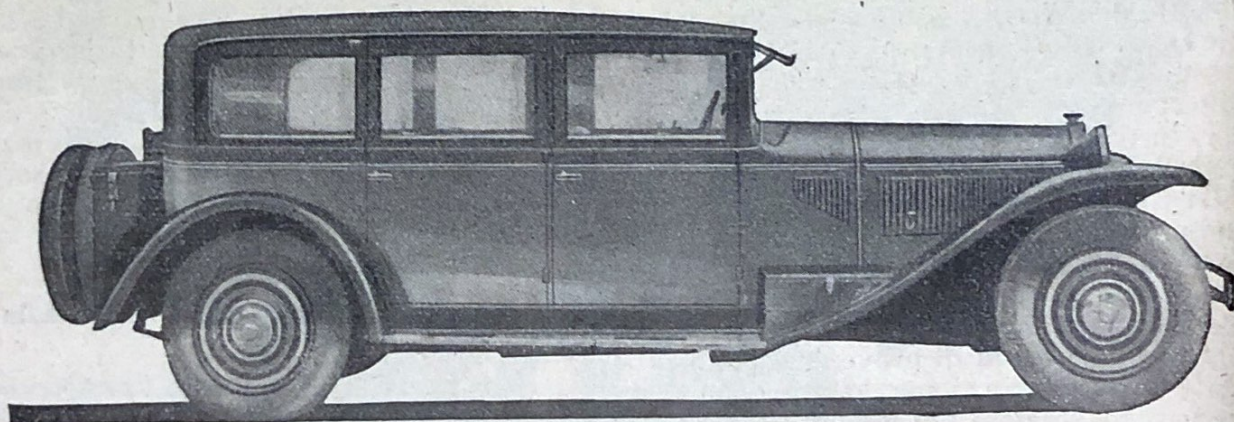
Il sesto Concorso Ippico Internazionale di Roma.

Dal 2 al 10 maggio si svolgerà in Roma, a Villa Umberto, nella suggestiva Piazza di Siena, il sesto Concorso Ippico Internazionale. Il programma comprende numerose gare per le varie categorie, con cospicui premi in denaro e coppe, e si prevede una larga partecipazione di cavalieri italiani e stranieri. Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 24 del 26 aprile presso la sede del Comitato Gare e Feste in Roma, Via del Parlamento, 9.

Il movimento turistico 1930 ad Abbazia ed a Rimini.

Ecco i dati del movimento forestieri in due dei nostri maggiori centri balneari adriatici: Abbazia e Rimini.

Per *Abbazia* si sono avuti nel 1930 complessivamente 40.013 forestieri dei quali 4075 italiani e 35.938 stranieri. Il 1929 registrò 36.487 forestieri; il 1928 ne registrò 31.814. Il 1930 ha dunque un aumento di 3526 ospiti in confronto al 1929 e di 8199 ospiti in confronto al 1928. La differenza col 1927 supera gli 11.000 arrivi. Anche le giornate di presenza sono aumentate in tutti gli alberghi.

Per *Rimini* il movimento dei forestieri fu nel 1930 di 48.315 persone così ripartite: giugno: italiani 5372, stranieri 770; luglio: italiani 23.123, stranieri 498; agosto: italiani 17.817, stranieri 199; settembre: italiani 402, stranieri 94.

AUTOMOBILISMO

La 22ª Targa Florio.

E' stato pubblicato il Regolamento della 22ª Targa Florio, l'attesissima classica corsa automobilistica internazionale. Nessuna modifica sensibile essa porta alle norme che regolano da tanti anni la prova dell'A. C. di Palermo, il cui principale fascino deriva dall'incomparabile percorso. La Targa Florio si disputerà il 10 del prossimo maggio, sul solito percorso del Piccolo Circuito delle Madonie, che sviluppa 108 km. e che dovrà essere coperto cinque volte per un totale di 540 km. Come sempre le vetture ammesse sono quelle della Categoria corsa, senza alcuna distinzione di classe e cilindrata. Poichè questa gara è valida per il punteggio del Campionato italiano, verrà poi fatta una classifica speciale per le vetture di 1100 e 1500 cmc. di cilindrata.

I premi di classifica sono i seguenti: al 1º L. 80.000, Targa Florio, Medaglia del Re e Medaglia del R. A. C. I.; al 2º L. 40.000; al 3º L. 20.000; al 4º L. 15.000; al 5º L. 10.000; al 6º L. 8000; al 7º L. 7000; all'8º L. 5000. Ai concorrenti classificati in tempo massimo L. 4000. I concorrenti che nel tempo massimo di 5 ore avessero compiuti 3 giri e fossero poi costretti ad abbandonare riceveranno L. 2500. Si tratta di L. 250.000 di premi in denaro, oltre alle Coppe e alle Medaglie.

La Coppa Internazionale delle Alpi 1931.

La III Coppa Internazionale delle Alpi — riservata, come è noto, alle vetture da turismo di serie — si correrà dal 1º al 6 agosto.

L'entrata dell'Automobile Club di Francia nel complesso organizzatore della manifestazione fa sì che quest'anno il circuito cinge completamente tutta la cerchia delle Alpi. L'itinerario parte da Monaco di Baviera, entra in Austria e attraverso il Flexenpass, l'Arlberg, raggiunge Innsbruck; la seconda tappa entra in Italia per il Brennero e quindi per Vipiteno, Merano, Spondigna, Stelvio, raggiunge Santa Maria ed esce dall'Italia, continuando per Zernez, Davos, Landquart, Coira, Tiefenkastel, Albula, giunge a St. Moritz; la terza tappa da St. Moritz, attraverso il Passo del Julier e il S. Bernardino rientra in Italia e per Domodossola, Omegna, Biella, Ivrea, raggiunge Torino; la quarta tappa per Pinerolo, Saluzzo, Cuneo, la Galleria di Tenda, esce dall'Italia per entrare in Francia a Sospelo e per arrivare dopo un circuito sulle Tre Cornici a Nizza; la quinta tappa da Nizza fa tutta la strada francese delle Alpi, Colle del Lautaret, Colle del Galibier, per arrivare in Isvizzera a Ginevra; la sesta tappa da Ginevra per il Colle di Gets e il Colle di Châtillon, raggiunge Martigny, Friburgo, Berna. Sono in tutto circa 2400 km.

Il Salone Italiano dell'Automobile.

Il Salone Italiano si aprirà il 16 corrente e si chiuderà il giorno 27 nel Palazzo dello Sport della Fiera Campionaria. S. A. R. il Principe di Piemonte si è compiaciuto di concedere alla manifestazione il Suo Alto Patronato. La situazione delicata che attraversa l'industria automobilistica raccolta ed impegnata nella sua lotta contro la crisi che affligge tutta l'Europa non attenua affatto l'interesse per l'imminente Salone e anzi lo acuisce. Vi è in tutta Italia un vero interessamento per questa manifestazione che richiama l'attenzione di folte masse di pubblico, il quale converrà da ogni più lontano centro, anche profittando dei notevolissimi ribassi ferroviari, ben sapendo di trovare riuniti tutti i più recenti modelli delle Case italiane.

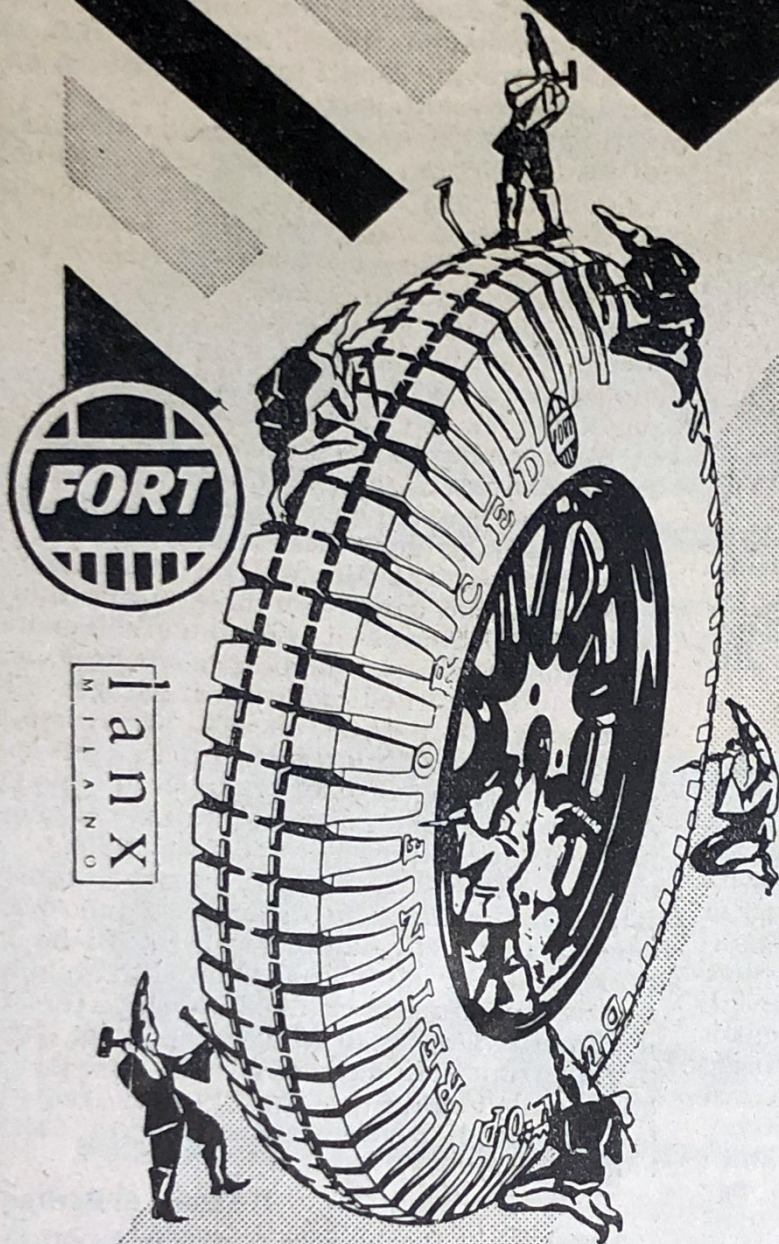
Il Salone di Milano, pur venendo dopo quelli di Parigi, Londra e Bruxelles, rappresenterà ugualmente una attrattiva anche dal punto di vista tecnico. La Mostra delle Carrozzerie e quella degli autoveicoli integreranno anche quest'anno il nostro Salone. Saranno poi affiancate felicemente a questa Mostra, nello stesso Palazzo dello Sport, quella affine della motonautica e quella nuova e interessantissima degli impianti per i servizi e per i garages. E' la prima volta che a fianco dell'automobile verrà presentata una completa mostra di questi modernissimi e necessari impianti, assai poco sviluppati non soltanto in Italia, ma in tutta Europa. Tale Mostra, che gli organizzatori del Salone hanno con molta opportunità organizzata, interessa da vicino non solamente gli automobilisti che debbono usufruirne, ma tutti i proprietari ed esercenti di garages e le Case costruttrici stesse, che solo attraverso il perfezionamento degli impianti per i «servizi» possono raggiungere quel rendimento e quella assistenza che sono fattori capitali per la sempre maggiore diffusione dell'automobile.

Potrà interessare i nostri lettori automobilisti l'apprendere che anche quest'anno funzionerà alla Fiera Campionaria di Milano la Stazione di Servizio per automobili, ampliata e arricchita di nuovi locali ed impianti, tra cui il *lubritorium* (salone di grassaggio). La sua data di riapertura sarà anticipata nei confronti di quella della Fiera, e portata al 1º aprile. Inoltre la Stazione di Servizio resterà aperta tutto l'anno.

Il Salone di Berlino.

Il Salone di Berlino si è tenuto in febbraio. Italia, Stati Uniti, Inghilterra, Belgio, Cecoslovacchia e Austria si erano presentate accanto alla completa partecipazione tedesca. Questa è stata specialmente notevole per il numero delle vetturette presentate, che denotano la tendenza germanica di dare il massimo impulso ai tipi di vettura economica e a basso prezzo: cinque Case presentarono modelli perfezionati nella costruzione, muniti del maggior conforto, modernizzati nelle linee e a prezzi di assoluta convenienza.

L'Italia era rappresentata da Fiat, Alfa-Romeo, Lancia e Isotta Fraschini. Fiat pre-

sentava cinque vetture dei suoi classici tipi, e cioè, tre « 514 », una guida interna-limousine, una spider lusso e un cabriolet lusso, un cabriolet gran lusso « 521 » ed un altro pure gran lusso, del tipo 525. Nel suo stand Fiat esponeva inoltre un modello dell'idrovolante « S 55 Atlantico », l'apparecchio della gloriosa crociera Italia-Brasile, che è dotato di due motori « Fiat A 22 R ».

Alfa-Romeo esponeva quattro vetture del tipo turismo e gran turismo e più precisamente un *cabriolet* Farina Turismo, un *cabriolet* Castagna, un *coupé* Royal ed una guida interna, tutti e tre del tipo Gran turismo. Grande ammirazione aveva destato lo *châssis* tipo Gran Sport munito di compressore speciale modello Alfa-Romeo.

Poco discosti dai due stands precedenti erano quelli delle due altre Case italiane. Lancia metteva in evidenza una lussuosa *limousine* del suo tipo « Dilambda », una ottava serie Lambda guida interna e l'interessantissimo *châssis* della « Dilambda Sport ».

Infine Isotta Fraschini, in uno spazio contiguo a quello di Lancia, aveva riunito due imponenti vetture del tipo « S. A. » e cioè uno spider *cabriolet* di Sala e un *landaulet* Imperial carrozzato da Castagna.

Tutta la mostra dei prodotti italiani, che aveva il sensibile vantaggio di essere riunita in ottima posizione del Salone, attrasse l'attenzione nei tecnici e di folle cospicue di visitatori ed ottenne un lusinghiero successo.

Carta provvisoria di entrata per autoveicoli in Svizzera.

L'Ufficio nazionale svizzero del turismo ci informa che a partire dal 1° maggio 1931 verranno introdotte modificazioni che migliorano notevolmente questo servizio.

La carta viene già attualmente rilasciata per importare temporaneamente, senza altra cauzione doganale, le autovetture ed i motocicli a presentazione del certificato internazionale per autoveicolo e del permesso internazionale di condurre autoveicoli di categoria *A* o *C*. I veicoli devono essere muniti della targa internazionale ovale bianca, con la lettera « I » in nero, e devono essere riesportati prima della mezzanotte dell'ultimo giorno di validità della carta. Chi vuole prolungare il soggiorno in Svizzera deve rivolgersi al Touring Club Suisse e chiedere un trittico.

Dal 1° maggio si pagheranno 2 franchi per la carta che varrà 7 giorni (non compreso il giorno dell'entrata) e con la tassa supplementare di un franco la validità della carta verrà prolungata — una volta tanto — per 7 giorni. Tuttavia si potrà ottenere subito una carta valevole per 14 giorni pagando franchi 3 (circa L. 12).

Esperimenti di controllo sistematico degli autoveicoli in movimento.

Sotto il nome di *safety lanes*, e cioè di « viali di sicurezza », si sono svolti in alcune città degli Stati Uniti esperimenti di controllo automobilistico in serie, che meritano di essere conosciuti anche dal gran pubblico europeo.

Molti degli incidenti automobilistici sono imputabili, più che all'imperizia del guidatore o all'imprudenza dei pedoni, al cattivo funzionamento di qualche organo essenziale della macchina. Alcune statistiche attribuirebbero il 30 % dei sinistri mortali a quest'ultima causa. Ed invero è facile immaginare quanti disastri possano derivare, ad esempio, da freni che non funzionino o che funzionino irregolarmente sulle quattro ruote, da uno sterzo che si inceppi o si trovi ad avere troppo gioco, da ruote direttrici che si siano spostate di allineamento, ecc.

Chi ha alle sue dipendenze un abile *chauffeur*, chi affida la sua automobile alla regolare sorveglianza di un meccanico coscienzioso, pensa che una revisione, se non giornaliera, almeno periodica, del motore e del telaio venga da costoro eseguita. Purtroppo non sempre la sua fiducia è ben riposta: peggio ancora, non sempre è possibile, da fermo, eseguire alcune verifiche importanti. Ancora per ricorrere ad un esempio, l'azione dei freni è variabile secondo la velocità e secondo il peso trasportato sul veicolo.

Alcuni clubs automobilistici nord-americani hanno perciò ritenuto di privato e pubblico interesse costituire degli organi di controllo che permettano a chiunque possiede un'automobile di avere un'assicurazione sulla perfetta sua funzionabilità. Il proprio *chauffeur* può difettare di specifica competenza: gli addetti all'autorimessa possono essere trascurati. Ma anche se ciò non fosse, alcune verifiche non sono possibili se non mediante apparecchi di precisione.

Nel così detto « viale di sicurezza » le macchine all'entrata ricevono un modulo in duplo su cui vengono segnate le loro caratteristiche essenziali e il numero di targa. La macchina, proseguendo, deve fermarsi a 5 successivi posti distinti: in ciascuno vien fatta una verifica i cui risultati vengono segnati sul modulo. Delle due parti di questo, uno rimane al proprietario della macchina, l'altro all'Associazione o all'Ente che promuove la verifica e servirà per rilievi statistici.

Il primo esame riguarda la fanaleria e particolarmente i grandi fari: un apparecchio speciale permette di stabilire se le lampadine sono collocate a fuoco e se il fascio di luce viene proiettato regolarmente verso il centro della strada e alla distanza voluta di 40-50 m. circa; lo stesso apparecchio indica come eventualmente vadano corretti gli errori.

Le fermate successive sono per un esame degli accessori di segnalazione e dello sterzo, su cui possiamo sorvolare.

Segue la verifica dell'allineamento delle ruote a mezzo di un grande apparecchio costituito da due piastre oscillanti sulle quali il veicolo deve passare a velocità moderata. Le due piastre registrano lo sforzo fatto dalle due ruote anteriori e fanno agire sopra un quadrante (portato da una colonna di fianco) una lancetta che indica di quanti metri per ogni chilometro di percorso la macchina subisce una irregolare trazione verso l'esterno o verso l'interno. Usualmente i guidatori rile-

vano questa irregolarità da una maggiore difficoltà nel maneggio dello sterzo o da un'irregolare usura dei lembi esterni ed interni dei pneumatici anteriori. Ma è bene che questo allineamento delle ruote possa essere verificato e al caso corretto prima ancora che abbia provocato, se non peggiori incidenti, guasti alle gomme e ai cuscinetti a sfere delle ruote.

La verifica più importante è però, senza dubbio, la successiva riguardante i freni.

Anche questa è eseguita a mezzo di un complicato congegno, composto di quattro piattaforme mobili, ciascuna delle quali comunicante con un tubo di vetro pieno di un liquido rosso che si innalza o si abbassa di livello a seconda dello sforzo esercitato sopra la piattaforma corrispondente. La macchina deve essere spinta ad una velocità normale (da 50 a 70 km. all'ora), col suo carico regolare e sotto la guida del conducente abituale, il quale, quando le quattro ruote sono sopra le piattaforme, deve porre bruscamente in azione i freni. Le quattro colonne di liquido rosso, se i freni sono ben regolati, dovranno salire allora ad un medesimo livello: esattamente dovranno risultare alla medesima altezza precisa le due colonne corrispondenti alle ruote anteriori e alla stessa altezza, ma un poco più in basso, le due colonne corrispondenti alle ruote posteriori. Se i livelli appariranno irregolari, bisognerà provvedere ad equilibrare le tensioni dei vari freni.

Non entriamo in particolari. L'utilità di siffatte verifiche è evidente: e il favore con cui gli esperimenti sono stati eseguiti e seguiti nell'America del Nord ci attesta che i vari meccanismi corrispondono bene al loro preciso scopo.

Con molta probabilità si vedranno in funzione anche in Italia alla prossima Fiera di Milano. *d. r.*

Le grandi corse automobilistiche italiane.

Così è intitolato un interessante articolo pubblicato ne *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* dell'aprile 1931.

Dal primo circuito di Brescia (1901) e dalla prima Coppa Florio (1905) alle ultime grandi gare in cui uomini e macchine nostri hanno date prove memorande, tutte le maggiori tappe del progresso automobilistico italiano nel campo delle competizioni turistiche e sportive sono passate in rassegna e illustrate con numerose e belle incisioni.

Lo stesso fascicolo di 112 pagine, di carta patinata, reca altri articoli di grande interesse e magnificamente illustrati, riguardanti cose italiane e sud-americane.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T. C. I. L. **25,50** in Italia e Colonie; L. **50,50** all'estero; per i non Soci rispettivamente **L. 30,50** e **L. 55,50.**

Diminuzione di infortuni nella circolazione milanese.

Può riuscire interessante conoscere i dati statistici riferentisi agli infortuni della circolazione in Milano, che è forse la città italiana ove il problema della circolazione è più preoccupante.

Dai dati pubblicati dal Comune di Milano, per l'anno 1929, risulta che gli infortuni dovuti alla circolazione cittadina furono nel complesso meno numerosi che nel precedente anno e precisamente: 1802 contro 1888. Di questi, 1276 spettano ai maschi e 526 alle femmine. Per contro, i casi gravi di infortunio risultarono in aumento: si ebbero 355 casi gravi, di cui 170 seguiti da morte (contro 282 casi gravi, di cui 155 seguiti da morte nel 1928).

Gli accidenti, più frequentemente, furono dovuti agli investimenti e alle cadute.

Su 666 investiti, 539 lo furono dalle automobili, autocarri e furgoni (81 %), e 99 vi lasciarono la vita.

Le cadute furono 566; nella quasi totalità (541) furono dovute all'imprudenza di persone che scendevano dai tranvai in movimento. Di queste, 270 erano maschi e 271 femmine. Riportarono ferite gravi 25 maschi (di cui 6 mortalmente) e 19 femmine (di cui 2 mortalmente).

Gli infortuni dovuti a scontri fra veicoli furono 379 con 28 feriti gravi e 17 morti.

L'automobile in Italia e nel mondo.

Ottima idea ci sembra sia stata quella della R. Scuola di Ingegneria di Pisa e della Confederazione Generale Fascista dell'Industria Italiana, di indire, in seno alla Università stessa, un corso di lezioni sulle industrie italiane, per uso dei laureandi. Tale corso, svoltosi con successo durante l'anno scolastico 1929-30, ha portato sulla cattedra alcuni fra i maggiori esponenti dell'industria italiana.

Le varie lezioni sono state poi raccolte in un volume (*Industrie italiane illustrate dai loro capi*. Pag. 316 con grafici. Ed. la rivista « L'Unione Industriale », Livorno, 1930-VIII; L. 15), dal quale riteniamo opportuno riportare alcuni tratti della nutrita illustrazione dell'industria automobilistica, fatta dal Comm. Avv. Edoardo Agnelli.

E' interessante, ad esempio, seguire sulla base della statistica, il prodigioso sviluppo dell'automobilismo in Italia e altrove. Naturalmente, data l'epoca in cui furon tenute queste lezioni, i dati statistici in esse contenuti non vanno oltre il 1928.

Al 1º gennaio 1928 si hanno nel mondo 32.000.000 di autoveicoli. Nel 1900 solo Paesi privilegiati come Francia, Inghilterra, Italia e Stati Uniti, ne contavano qualche migliaio o anche poche centinaia. Ma per attenerci ad una data di più facile apprezzamento, con dati più controllati e più comparabili, scendiamo a quel punto di partenza oggi universalmente assunto a base di ogni studio statistico: l'anteguerra. Nel 1914 meno di 2.000.000 di vetture circolavano nel mondo: la guerra europea, se da un lato ingoia migliaia di autoveicoli, dall'altro ne eccita allo spasimo la produzione: il dopoguerra porta già in lizza ben 11.000.000 di macchine.

Nel 1924 il numero delle vetture è quasi raddoppiato, con oltre 21.000.000 di macchine,

le quali salgono poi a 27.500.000 nel 1926, a quasi 30.000.000 nel 1927, a 32.000.000 nel 1928. Questa enorme sfilata di autoveicoli, lanciati sui 10.500.000 chilometri di strade di tutto il mondo e la cui costruzione, secondo i calcoli, durerebbe un anno alla quota di una vettura per secondo, si ripartisce così per continenti: America del Nord, 25.500.000; America del Sud, 700.000; Europa, poco più di 4.000.000; Oceania, 700.000; Asia, 410.000; il resto all'Africa. Distinti per tipo di veicolo i 32.000.000 si dividono in cinque sesti per le vetture e un sesto tra autocarri ed autobus.

E' nota la quota fantastica di 24.500.000 degli Stati Uniti d'America, cui si aggiunge oltre 1.000.000 di veicoli per il Canadà.

Il ritmo di sviluppo di ogni Paese offre delle constatazioni impressionanti. Gli Stati Uniti, nel 1914, sugli scarsi 2.000.000 di macchine circolanti nel mondo, ne possedevano 300.000, salendo nel 1921 a 9.000.000 sui 10.000.000 globali, a 21.000.000 nel 1926 ed ai 24 e più attuali: la Gran Bretagna da 250.000 nel 1914 a 1.350.000 attuali; la Francia da 100.000 a 1.117.000; la Germania da 60.000 a 550.000; l'Italia da 12.000 a 177.000 nel 1928.

Ed ecco ora i dati del rapporto tra autoveicolo e popolazione: L'America nel 1921 ha un'automobile in circolazione ogni 25 persone e gli Stati Uniti ogni 11 persone, l'Europa una ogni 516 persone; gli Stati Uniti di 1 : 5 nel 1928; l'Europa 1 : 150 con la Gran Bretagna a 1 : 35 e la Francia 1 : 44. Sotto questo profilo dell'indagine l'Australia si incunea egregiamente tra l'America e l'Europa col rapporto di un veicolo ogni 12 persone nel 1928. L'Italia è passata da una vettura ogni 1125 persone al rapporto di 1 : 175 nel 1928.

A titolo di curiosità e di contrasto si rileva che nei Balcani si ha una media di una vettura ogni 2200 persone, e in Asia di una ogni 3700 e in Africa di una ogni 1000.

Riassumendo, l'America, e cioè essenzialmente la Confederazione Americana, rappresenta all'incirca l'85 % delle vetture in circolazione e l'Europa il 12 %; il rapporto della produzione mondiale si sposta da 90 % per l'America a 10 % per l'Europa.

Sarebbe interessante poter tradurre in cifre di valore la massa di automobili che si muovono nel mondo, ma qui non si può argomentare che su cifre di larga approssimazione. Ora, calcolando appunto in via approssimativa il valore medio di una vettura in 18.000 lire, si arriva alla rappresentazione di circa 60.000.000.000 di lire per i 32.000.000 di vetture in esercizio. Le tasse alle quali è assoggettato ogni veicolo sono calcolate dalla Camera di Commercio Internazionale in 20.000.000.000 di lire per 27 Paesi; le tasse di patente, di scambio o di lusso sugli accessori, di utenza stradale e i premi di assicurazione, assommano a parecchi altri miliardi. Inoltre si deve considerare che la spesa di manutenzione stradale, calcolata per 58 Paesi in 50.000.000.000 di lire annui, è per una buona parte provocata dalle esigenze della circolazione automobilistica. E ognuno comprende che a cifre veramente astronomiche ammontano le spese per il consumo di gomma, olio e carburante e per il ricovero delle macchine. Basti dire che gli Stati Uniti calcolano per questo ultimo titolo un movimento annuo pari a 6 miliardi di dollari.

Nè meno interessanti sono, nella lezione del Comm. Avv. Edoardo Agnelli, alcuni spunti di storia dell'automobile. La prova del valore pratico dell'automobile venne data dalla prima corsa automobilistica organizzata dal *Petit Journal* di Parigi nel 1894. Ben 102 veicoli vi si fecero iscrivere, di cui 38 a essenza, 29 a vapore, 5 ad elettricità, 5 ad aria compressa e 25 di diversi sistemi. Nel percorso di 125 km. la benzina era vincitrice e le Case Panhard e Peugeot si dividevano il primo premio.

Nell'anno dopo una nuova corsa (Parigi-Bordeaux e ritorno) di 1200 km., 46 vetture iscritte: 29 a benzina, 15 a vapore, 2 ad elettricità. Panhard ancora giunge primo con due vetture. Le vetture a vapore e quelle elettriche scartate; velocità media raggiunta km. 24,500. Queste due corse vincono la diffidenza del pubblico ed aprono il commercio dell'automobile.

Con le numerose corse effettuate in seguito in Francia, Germania ed altrove si vanno migliorando le velocità medie. Eccone un elenco:

Nel 1895	Parigi-Bordeaux-Parigi	24	km. circa
Nel 1896	Parigi-Marsiglia	25	» »
Nel 1897	Parigi-Trouville	46	» »
Nel 1899	Parigi-Bordeaux	49	» »
Nel 1900	Parigi-Tolosa-Parigi	65	» »
Nel 1901	Parigi-Berlino	70	» »
Nel 1901	Parigi-Bordeaux	90	» »
Ne 1903	Parigi-Bordeaux nella corsa Parigi-Madrid	105	» »

E' giusto riconoscere alla Daimler (Mercedes) il merito di avere, si può dire, «standardizzato» la forma classica della vettura odierna e dei suoi organi principali. Infatti, nel 1902, per la prima volta, il telaio della vettura Daimler veniva costruito in lamiera imbottita: il motore a quattro cilindri munito di un radiatore a nido d'ape, cosidetto con ventilazione forzata; la frizione era interamente metallica, il cambio di velocità munito di quattro velocità, e marcia indietro del tipo a *train baladeur* e munito di cuscinetti a sfere. In quell'epoca in Italia la «Fiat», fondata nel 1899, si era pure già vigorosamente affermata. In seguito altre ditte, nel ventennio 1890-1910, si attrezzano fortemente, si orientano verso i tipi più adatti, si affermano brillantemente in prove classiche, anche nelle più ardue. Per quel che riguarda la costituzione dell'automobile, la tecnica europea è stata spinta verso il motore di elevata potenza specifica in rapporto alla cilindrata, contribuendo così in misura saliente ai grandi progressi che questo principio ha portato nella costruzione del motore. Le grandi corse internazionali di velocità legate a formule fisse di cilindrata hanno sempre visto la vittoria delle macchine europee di piccola cilindrata. Se si considera che in Italia si è raggiunta una po-

tenza specifica in motori da corsa di oltre 100 HP per ogni litro di cilindrata, si può affermare che noi abbiamo contribuito in grandissima parte ai risultati oggi realizzati da tutti i fabbricanti del mondo.

L'America si è rivolta fin dall'inizio al motore di grossa cilindrata e a basso numero di giri, rimanendovi fedele fino ai nostri giorni. E' comune e media in America una potenza specifica di 15-16 cavalli per litro e soltanto oggi incomincia ad affacciarsi sul mercato qualche realizzazione di motore spinto verso i 20 HP per litro, cioè verso quella potenza specifica che da noi ha rappresentato una buona moderazione per i motori assai silenziosi e di lunga durata.

In Europa l'assorbimento dell'automobile presenta un processo di miglioramento progressivo, se anche con possibilità diverse da nazione a nazione. La Francia e l'Inghilterra hanno un assorbimento di un'automobile nuova all'anno ogni 200 abitanti, liberi da possesso; la Germania una ogni 400; l'Italia una ogni 1000, contro l'assorbimento degli Stati Uniti di una ogni 25 abitanti. Il distacco è soprattutto dovuto al fatto che, mentre l'Europa ha il suo territorio coperto in buona parte da una fitta rete ferroviaria, nel Nord America immense zone di territorio ne sono ancora prive, con una popolazione relativa abbastanza alta in tutte le plaghe di valore sociale ed economico apprezzabile.

***

Per quel che riguarda la situazione automobilistica italiana nel 1930, riportiamo alcuni dati da una interessante comunicazione del Direttore Generale del R.A.C.I. all'*Agenzia Volta*.

Egli afferma che per farsi un equo giudizio della fisionomia dell'annata automobilistica 1930 conviene tener conto di due importanti circostanze. La prima è questa: il 1930 è stato preceduto da un quinquennio che ha visto un impressionante rigoglio nello sviluppo del motorismo, non soltanto italiano, ma mondiale. In cinque anni (1925-1929) il numero degli autoveicoli (motocicli esclusi) circolanti nel mondo è raddoppiato, salendo da poco più di 15 a quasi 35 milioni (34.876.837 al 1° gennaio 1930). Per l'Italia lo sbalzo è stato da 114.677 unità (autovetture, autobus ed autocarri) a 241.463 unità e cioè più del doppio.

La seconda circostanza è che, nell'anno, si è accentuata e, forse, ha raggiunto il suo culmine, la crisi mondiale di riassestamento e di revisione di tutti i valori economici, la quale non poteva non ripercuotersi sulla nostra produzione automobilistica, di cui circa una metà soleva avere il suo sbocco sui mercati stranieri.

Malgrado questo sfondo non del tutto roseo, la visione del quadro italiano non è sconfortante.

Nei primi 9 mesi del 1930 — i soli di cui si hanno sinora dati precisi — si sono esportati 18.313 veicoli, contro 19.183 esportati nel periodo corrispondente del 1929.

Nè ragioni di sconforto si possono trarre dai dati che riflettono l'incremento della circolazione automobilistica nel Paese. Infatti, se le cifre dell'incremento dal 1° gennaio al 30 settembre del 1930, accusano, in confronto al periodo corrispondente del 1929, una diminuzione di 5202 unità, bisogna tenere presente che questa diminuzione è esclusivamente a carico delle autovetture in servizio privato: contro 26.481 unità nuove di fabbrica di questa categoria iscritte nei primi 9 mesi del 1929, se ne sono avute 20.338 nello stesso periodo del 1930. Ma se, da questo campo, si passa a quello dei pubblici autoservizi e degli automezzi per trasporto merci, le cifre del 1930 segnano un aumento in confronto al 1929, con 260 unità in più nella categoria autovetture in servizio da piazza e da rimessa; 66 unità in più adibite a trasporti collettivi di persone; 616 autocarri in più.

L'annata scorsa, insomma, è stata soprattutto caratterizzata da un indirizzo del consumo verso gli impieghi più specialmente utilitari ed industriali degli automezzi. Il fenomeno deve essere interpretato come sintomo confortante della nostra attività produttiva. Ed è questo, forse, il campo che presenta le maggiori possibilità di sviluppo avvenire e nel quale un intensificato ritmo dell'incremento, è maggiormente augurabile nell'interesse generale del Paese. Anche l'estensione assunta dal commercio degli autoveicoli usati conferma che si tende ad allargare sempre più la cerchia degli utenti di automezzi, diffondendone l'impiego in sfere sempre più ampie di consumatori.

Il vetro di sicurezza nelle automobili sarà obbligatorio in Inghilterra.

Nel nostro numero di giugno 1930 descrivemmo ampiamente i caratteri e i pregi del Vetro Italiano di Sicurezza (V.I.S.), rilevando i vantaggi della sua applicazione automobilistica. Una prova della sua sempre maggiore diffusione ci è data ora dalle nuove disposizioni sulla circolazione automobilistica emanate dal Ministero inglese dei Trasporti e contemplate nel nuovo Codice Stradale, che andrà in vigore a cominciare dal 1° gennaio 1932.

Tali disposizioni — stando al *Morning Post* — stabiliscono che ogni autoveicolo, ad eccezione delle motociclette, deve avere il *parabrise* munito di vetro di sicurezza. Gli autoveicoli immatricolati prima del 1932 ne saranno tuttavia esentati fino al gennaio 1937; ma i vetri, di qualunque genere essi siano, debbono essere tenuti in modo da non ostacolare la visibilità del conducente.

Altre disposizioni riguardano lo specchio di sicurezza, reso obbligatorio per tutti gli autoveicoli, eccettuate le motociclette; il rumore del motore, che dovrà esser ridotto al minimo, con l'obbligo al conducente di arrestare il motore in caso di fermata dell'autoveicolo non imposta dalle esigenze del traffico; e alla emissione di fumo per il tubo di scappamento, che non dovrà superare il puro necessario.

Otto milioni di automobili vecchie e pericolose in circolazione negli Stati Uniti.

Da dati raccolti e coordinati dall'« American Automobile Association », si rileva che su un totale di circa 28 milioni di macchine immatricolate negli Stati Uniti, otto milioni, ovvero il 28 % del totale, sarebbero state acquistate prima del 1925 ed avrebbero ora un valore medio inferiore ai dollari 25.

Secondo il signor T. P. Henry, Presidente dell'Associazione, queste macchine rappresentano una continuata minaccia alla sicurezza della viabilità e dovrebbero, di conseguenza, essere ritirate dalla circolazione e smantellate. Oltre a ciò, le stesse esercitano sfavorevole influenza sul commercio degli accessori e delle parti staccate, e sono direttamente responsabili degli alti premi praticati dalle società di assicurazione per le polizze relative ai danni derivanti da accidenti.

Assicurazione obbligatoria, in Inghilterra, contro i danni derivanti ai terzi.

Gli automobilisti stranieri che sbarcano in Inghilterra devono firmare una dichiarazione su modulo predisposto, con la quale attestano di essere titolari di una polizza d'assicurazione contro i danni ai terzi derivanti dal fatto di condurre un'auto, stipulata con una società straniera e valida per il tempo del loro soggiorno. In base alla dichiarazione, l'*Ufficio di porto dell'Automobile Association* è autorizzato a rilasciare un certificato di assicurazione estera valevole per quattro mesi.

Se l'automobilista non è in grado di firmare la dichiarazione, l'ufficio dell'A. A. è autorizzato a riscuotere un premio per un contratto d'assicurazione ed a rilasciare un certificato provvisorio d'assicurazione valevole 14 giorni, durante i quali la società di assicurazione invierà la polizza definitiva all'indirizzo che l'automobilista avrà lasciato.

Sebbene la legge inglese faccia l'obbligo della sola assicurazione contro i danni alle persone, conviene che l'assicurazione comprenda — nelle due forme suesposte — anche i danni alle cose dei terzi.

La Fiera dell'autoveicolo usato a Genova-Borzoli.

Ha avuto buon successo a Genova-Borzoli, la Fiera dell'autoveicolo usato, organizzata dal Circolo della Stampa di Genova nei padiglioni dell'ex Cantiere Aeronautico, gentilmente concessi dalla Società Edison di Milano. In questa prima Fiera genovese dell'autoveicolo oltre a numerose macchine di tutti i modelli e di tutti i tipi, sono stati esposti prodotti e materiali varî inerenti l'automobilismo. Le vendite sono state assai numerose.

MOTOCICLISMO

Importazione temporanea dei motocicli in Svizzera.

La Direzione delle dogane a Berna ci ha comunicato che il rilascio dei certificati di controllo per motocicli, eseguito a semplice presentazione della tessera del T. C. I., dava luogo a inconvenienti perchè i titolari non provvedevano a provare nei termini di tempo stabiliti la riesportazione del motociclo. Si sono poi avuti numerosi casi nei quali, per incuria o per frode, il motociclo rimase in Svizzera e non venne pagato il dazio.

Non avendo potuto il T. aderire alla richiesta di detta Direzione di farsi garante per tutti i Soci che avessero ritirato un certificato di controllo e pagare il dazio per quelli che non si fossero messi in regola, la Direzione ha soppresso la facilitazione.

Attualmente i motocicli e i sidecar possono entrare temporaneamente in Svizzera con la carta provvisoria di entrata (Vedi la notizia nella rubrica automobilistica) o depositando l'ammontare del dazio (150 franchi al quintale) o presentando un trittico svizzero. Il T. per favorire i Soci motociclisti ha ridotto della metà il costo ordinario (L. 30) di un trittico svizzero quando sia rilasciato per un motociclo ed ha concluso un accordo con le Assicurazioni Generali di Venezia le quali hanno consentito a ridurre per questi trittici le spese per assicurare la cauzione doganale. La spesa complessiva è quindi di L. 30.

La cauzione può essere costituita da titoli di Stato depositati alla cassa del T. (fruttiferi per il depositante); in questo caso la spesa per il trittico è di L. 15.

Il trittico permette di passare la frontiera svizzera durante un anno intero quante volte si desidera e per qualunque varco doganale.

Per la targa e per i certificati internazionali rimandiamo alla notizia pubblicata a pag. *147*.

La motocicletta a turbina.

Un inventore inglese, M. Dallison, di Birmingham — informa *Motociclismo* — ha costruito un blocco motore per motocicletta, basato sulla combinazione d'una turbina a combustione interna con un generatore idraulico.

Un compressore centrifugo invia la miscela aria-benzina in una piccola camera di combustione situata alla periferia d'una camera, di forma elittica, contenente un tamburo rotativo agente sui pattini. L'accensione è assicurata elettricamente e, all'espansione, i gas agiscono sopra uno dei pattini, provocando la rotazione del tamburo. Per la molteplicità del numero dei pattini, si crea una coppia-motore regolarissima. Beninteso, in seguito al grande numero di esplosioni nell'unità di tempo, è stato necessario adottare delle candele speciali.

NAVIGAZIONE

La Marina mercantile italiana nel 1930.

Analizzando in *Echi e Commenti* la situazione della Marina mercantile italiana nel 1930, l'On. Giovanni Pala, Presidente della Confederazione N. F. Imprese Trasporti Marittimi ed Aerei, afferma che tale situazione, pur risentendo della crisi economica mondiale e della conseguente contrazione dei traffici marittimi, è tale tuttavia da arrecare conforto al nostro amor proprio nazionale in quanto viene a mettere in luce lo spirito di resistenza e la tenacia ammirevole della nostra gente che, anche in questo campo, tiene fede all'ammonimento saggio del Duce: *durare!*

Al 1° luglio 1930 la flotta mercantile italiana era rappresentata dalle seguenti unità destinate al traffico merci e passeggeri:

Piroscafi N. 932 di 2.750.555 tonn. di stazza lorda;

Motonavi N. 173 di 511.367 tonn. di stazza lorda;

Velieri N. 275 di 69.304 tonn. di stazza lorda.

Un totale quindi di 1380 unità per una stazza lorda complessiva di tonn. 3.331.226, senza tener conto del piccolo naviglio di qualunque genere inferiore alle 100 tonn. di stazza e che non ha importanza commerciale.

Rappresentava a quell'epoca la nostra flotta il 4,7 % di tutta la flotta mondiale ed il 7,8 % della flotta europea e circa 1.250.000 tonn. (il 37 %), era adibito anche al trasporto di passeggeri mentre le restanti 2.100.000 erano adibite esclusivamente al traffico merci. Va però tenuto presente che anche le navi da passeggeri trasportano forti quantità di merci.

Esaminiamo ora il comportamento del traffico passeggeri.

Limitiamo il nostro esame alle cifre relative ai primi *undici mesi* dell'anno. Il traffico *da* e *per* lo Stato è rappresentato dalla cifra complessiva di 7.284.772 imbarchi e sbarchi e poichè ciascun passeggero nel corso del suo viaggio ha compiuto le due operazioni, esso è stato segnalato dalla statistica due volte e quindi il numero dei passeggeri marittimi *da* e *per* lo Stato lo si può esattamente calcolare in N. 3.642.386, mentre nel corrispondente periodo del 1929 erano stati 3.669.760 ed in quello del 1928 N. 3.117.108. Queste cifre segnano dunque una leggera diminuzione del traffico interno marittimo dell'anno in corso rispetto all'anno precedente ed un sensibile aumento rispetto al 1928.

Ben diversa è l'importanza economica del traffico internazionale.

In questo campo la lotta che l'Italia combatte è veramente epica: è fatta di audacia appassionata sorretta da una precisa conoscenza dei fini che si vogliono raggiungere.

Il traffico internazionale dei passeggeri nei primi *undici* mesi dell'anno è stato nei due sensi di 553.068 passeggeri, di cui 458.493 trasportati dalla bandiera italiana (l'82,7 %); e 95.475 trasportati dalla bandiera straniera (il 17,3 %). Nel 1929 esso era stato di 559.980 passeggeri, di cui 462.569 (l'82,6 %), trasportati da navi nostre e 97.411 (il 17,4 %), trasportati da navi straniere.

Per meglio conoscere il comportamento del traffico bisogna esaminarlo a seconda delle principali direzioni.

Secondo le statistiche della Direzione Generale della Marina Mercantile, abbiamo:

Anche negli altri settori però si è lavorato intensamente. Nel Mediterraneo i servizi con l'Egitto hanno continuato per merito delle nostre magnifiche unità della *Sitmar* e del *Lloyd Triestino* e della *Puglia* ad essere i preferiti da tutta la clientela internazionale.

L'Africa ha visto i propri servizi migliorati dalle iniziative coraggiose della *Libera Triestina*, *Citra* e *Florio* mentre verso il Levante *Lloyd Triestino* e *Marittima Italiana* hanno intensificato la loro cura. Il *Lloyd* ha attuato un ottimo servizio verso l'Estremo Oriente dedicandovi piroscafi di prim'ordine come il « Gange ».

TRAFFICO PASSEGGERI NELLE PRINCIPALI ROTTE SERVITE DALLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

(Primi undici mesi 1930-1929).

Bandiere:	1930			1929			Differenza A vantaggio (+) / A svantaggio (—) del 1930		
	Arrivi	Partenze	Totale	Arrivi	Partenze	Totale	Arrivi	Partenze	Totale
Da e per il Nord America:									
Italia	55.745	60.498	116.343	53.416	66.713	120.129	+ 2329	— 6215	— 3886
Estero	5.160	3.089	3.249	4.543	3.420	7.963	+ 617	— 331	+ 286
Totale	60.905	63.587	124.492	57.959	70.133	128.092	+ 2946	— 6546	— 3600
Da e per il Sud e Centro America:									
Italia	29.509	42.912	72.421	30.971	42.928	73.899	— 1462	— 16	— 1478
Estero	2.588	4.487	7.075	3.233	4.763	7.996	— 645	— 276	— 921
Totale	32.097	47.399	79.496	34.204	47.691	81.895	— 2107	— 292	— 2399
Da e per le Indie, Estremo Oriente ed altri Paesi oltre Suez (esclusa l'Australia):									
Italia	7.823	5.610	13.433	6.456	5.552	12.008	+ 1367	+ 58	+ 1425
Estero	11.652	8.234	19.886	11.178	8.607	19.785	+ 474	— 373	+ 101
Totale	19.475	13.844	33.319	17.634	14.159	31.793	+ 1841	— 315	+ 1526
Da e per il Mediterraneo:									
Italia	114.048	123.002	237.050	121.056	115.501	236.557	— 7008	+ 7501	+ 493
Estero	23.486	20.445	43.931	23.315	21.965	45.280	+ 171	+ 1520	+ 1349
Totale	137.534	143.447	289.981	144.371	137.466	281.837	— 6837	+ 5981	— 856

Si trascura l'esame delle altre direzioni che per il traffico passeggeri hanno scarsa importanza.

Nonostante la crisi generale e le difficoltà di vario genere, la bandiera italiana può dire dunque d'aver conseguito risultati buoni e significativi. Particolare importanza ha la lotta che si combatte con la concorrenza per il traffico americano. Essa non va misurata unicamente attraverso il movimento del Porto di Genova e la concorrenza fra le bandiere che approdano ad esso, ma anche in confronto del movimento dei porti europei dell'Atlantico.

Molto significativo l'incremento del traffico Sud-Americano dovuto unicamente alla nostra bandiera.

In questo campo l'organizzazione delle nostre Compagnie si va ogni giorno perfezionando: il 1930 ha rinsaldato i vincoli di reciproca collaborazione già esistenti fra le tre grandi nostre Società per il traffico americano dal 1928.

Per l'Australia il servizio combinato fra il *Lloyd Sabaudo* e la *Navigazione Generale* con quattro navi moderne ha posto anche queste comunicazioni al livello delle altre.

Lo sforzo che la Marina di Linea compie in questi servizi regolari è veramente poderoso. La nostra bandiera è presente ovunque, non solo decorosamente, ma tale da non poter essere considerata seconda ad alcuno.

Passando poi ad esaminare il traffico merci, l'A. rileva che in tal campo l'attività della bandiera italiana durante il 1930 è stata molto importante, nonostante il grave infierire della crisi che in questo campo ha avuto una duplice manifestazione: rarefazione dei traffici e basso livello dei noli.

Ecco alcune cifre che dànno un'idea della parte presa dalla bandiera nazionale nei primi undici mesi del 1929 e del 1930 al traffico internazionale dei nostri porti:

	Band. Italiana Tonn.	%	Band. Estera Tonn.	%	Totale Tonn.
Merci in arrivo:					
1929	10.981.219	52,3	10.021.029	47,7	21.002.248
1930	9.783.567	47,3	10.696.060	52,7	20.479.627
Merci in partenza:					
1929	2.267.357	61,3	1.429.823	38,7	3.697.180
1930	2.176.548	60,6	1.416.423	39,4	3.592.971
Totale:					
1929	13.248.576	53,7	11.450.852	46,3	24.699.428
1930	11.960.115	49,4	12.112.483	50,6	24.072.598

Un indice del lavoro svolto dalle nostre navi nel traffico internazionale, noi lo abbiamo esaminando i grandi punti che funzionano un po' da termometro del commercio marittimo: Suez, Panama, Danubio. Ovunque l'attività è stata intensa e, pur segnando in alcuni punti una diminuzione rispetto all'anno precedente, essa in percentuale non è superiore alla diminuzione percentuale del traffico generale.

Nel complesso — conclude l'On. Pala — possiamo ben dire che la nostra Marina mercantile, nonostante l'infuriare della crisi, ha tenuto degnamente il suo posto di lavoro e di combattimento.

Una linea rapida periodica tra l'Italia e la California.

La Navigazione Libera Triestina, dopo avere iniziato il 10 dicembre scorso il servizio rapido Mediterraneo-California col modernissimo piroscafo *California*, che ha compiuto la traversata di oltre 10.000 miglia in soli ventisei giorni, visto il successo di questo primo viaggio, ha deciso di completare tale servizio, che altrimenti non sarebbe stato periodico, ma isolato, con una linea organica aggiungendovi i suoi due bellissimi piroscafi *Duchessa d'Aosta* e *Timavo*, in modo da rendere le partenze regolarmente mensili. Sono, queste, due navi gemelle particolarmente attrezzate per il servizio passeggeri, che permetteranno di compiere il viaggio Marsiglia-Colon in soli 15 giorni e Marsiglia-Los Angeles in 26 giorni.

In tal modo le comunicazioni tra l'Italia e il Nord Pacifico comprenderanno due partenze al mese, vale a dire una della «linea rapida diretta», e una del servizio fatto con le motonavi che partono da Trieste e toccano vari porti d'Italia, di Francia e di Spagna. Si noti che questo insieme di servizi della Libera Triestina è il solo esistente tra il Nord Pacifico e il Mediterraneo.

Nuovi vari in Italia: una Motonave, una Nave-Scuola, una Motocisterna norvegese e un Cacciatorpediniere turco.

Nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, a Monfalcone, venne varata, il 4 febbraio u. s., la Motonave *Brioni*. Pure a Monfalcone è stata varata il 14 febbraio u. s. la Motonave cisterna *Bonzo*, costruita per conto di armatori della Norvegia. Ha una portata di 11.000 tonn., è lunga m. 142 e larga m. 18,30.

Nel Cantiere di Castellammare di Stabia è stata varata il 22 febbraio u. s. la R. Nave-Scuola *Vespucci*, la quale — insieme con la *Colombo* — viene a costituire la Divisione per le campagne degli allievi dell'Accademia Navale.

Le due navi, ambedue a vela, con motore sussidiario, hanno le stesse caratteristiche, salvo che la *Vespucci* è un po' più grande dell'altra (4000 tonn. contro 3515) essendo destinata ad essere l'ammiraglia della Divisione. Lunghe tra i 70 e gli 80 metri, larghe 15, alte poco più di 10, sono entrambe munite di un apparato motore Diesel elettrico, della potenza di 1600 cavalli-asse. Possono raggiungere la velocità di circa 11 miglia e hanno la capacità di 500 uomini ciascuna, di cui una ventina di ufficiali, una trentina di sottufficiali e poco meno di 200 tra allievi e aspiranti.

Per conto della Marina turca veniva poi varato l'8 febbraio a Sestri Ponente il Cacciatorpediniere *Kocatepe* che ha le seguenti caratteristiche: lunghezza m. 98; larghezza metri 9,40; altezza m. 5,40; pescaggio m. 2,90; dislocamento 1350 tonnellate; velocità massima 38 nodi. Il 4 marzo, a Monfalcone è stato poi varato il secondo sommergibile per la marina turca, il *Dunlupinar*.

Un nuovo primato della nostra Marina mercantile: la stabilizzazione giroscopica.

La decisione presa dal Lloyd Sabaudo di munire il suo transatlantico *Conte di Savoia* del sistema di stabilizzatore Sperry, costituisce un nuovo primato della nostra Marina da passeggeri, che gode già di tanta e così meritata stima in Italia e fuori.

Trattando l'interessante argomento della stabilizzazione giroscopica delle navi, nella rivista *La Marina Italiana*, Mario Albini rileva che alla risoluzione del problema della stabilizzazione di una nave in mare ondoso si dedicarono fin dal secolo scorso valenti tecnici come il Thornycroft, il Frahm, lo Schlick e il Fieux.

I primi mezzi escogitati per risolvere il problema, a parte le alette di rollío, la cui azione smorzante delle oscillazioni è assai limitata, applicavano il concetto elementarissimo di spostare dei pesi a bordo in senso trasversale. Su tal principio si basano appunto le casse Frahm, in cui lo spostamento della massa d'acqua avviene naturalmente, e lo stabilizzatore Thornycroft, nel quale un peso solido viene comandato idraulicamente a portarsi da murata a murata durante un periodo semplice d'oscillazione.

Primo ad affrontare il problema della stabilizzazione giroscopica fu lo Schlick, ma i suoi studi non ebbero alcuna applicazione veramente pratica e restarono nel campo sperimentale, finchè la geniale mente dell'Ing. Elmer A. Sperry non diede al mondo il più perfetto ed efficace apparecchio stabilizzatore, apparecchio che resterà probabilmente invariato nel suo concetto fondamentale. Tale è appunto l'apparecchio che verrà installato sul *Conte di Savoia*.

I vantaggi che derivano alle navi dall'abolizione del rollío per mezzo del giroscopio sono anzitutto la migliore abitabilità per quelle da passeggeri e per quelle da guerra la facilità del puntamento continuo delle artiglierie; poi la minor resistenza al moto della carena e il più regolare funzionamento delle eliche. Inoltre, il sistema giroscopico Sperry, se quando è lasciato al suo spontaneo funzionamento serve ad eliminare il rollío, azionato artificialmente può provocare a sua volta il moto di rollío in una nave ferma, contribuendo a disincagliarla o a liberarla dai ghiacci.

Esistono finora in tutto il mondo — informa l'Albini — 35 navi da diporto stabilizzate, fra cui diversi grandi *yachts* a propulsione mec-

canica. La nostra Marina militare, prima in Europa, prese in considerazione lo stabilizzatore Sperry e lo applicò, 6 anni or sono, sul cacciatorpediniere *Guglielmo Pepe:* gli ottimi risultati consigliarono di prevedere, nei progetti delle unità che seguirono, appositi locali in cui sistemare, all'occorrenza, i giroscopi.

Sugli esploratori della classe *Navigatori* e sugli incrociatori tipo *Condottieri* vi sono infatti i detti locali, ed anzi sull'*A. Pigafetta* verrà prossimamente fatta l'installazione.

La più grande unità da guerra fino ad ora munita dello stabilizzatore giroscopico Sperry è la nave porta-aerei giapponese da 12.000 tonnellate *Hosho*, che sarà fra breve superata da un altro porta-aerei in costruzione, pure giapponese, e di dislocamento maggiore.

Nella marina mercantile il primato spetta al Lloyd Sabaudo, che di colpo passa a stabilizzare un colosso d'oltre 45.000 tonnellate.

L'impianto del *Conte di Savoia* sarà sistemato in un locale appositamente ricavato nella stiva N. 3 e consterà di 3 apparecchi completi, identici fra di loro, del peso singolo di 156 tonnellate e capaci di sviluppare in tutto una coppia stabilizzante di circa 2 milioni di chilogrammetri, sufficiente a garantire, nelle peggiori condizioni di mare, un angolo massimo di rollio inferiore ai tre gradi per parte. L'intero complesso peserà 468 tonnellate, quindi circa l'uno per cento del dislocamento, e pare che il suo prezzo si aggiri sui 18 milioni di lire. I tre giganteschi rotori avranno un diametro di 4 metri, peseranno ognuno 100 tonnellate e ruoteranno a 910 giri per minuto.

I giganteschi volani saranno forniti dalla Vickers Armstrong di Barrow-in-Furness per conto della Sperry Gyroscope Co. di Brooklyn, la quale costruirà i giroscopi di comando nonchè i congegni speciali registratori e le parti minori brevettate. Noi ci auguriamo che nel futuro prossimo, generalizzandosi la stabilizzazione, le nuove macchine giroscopiche necessarie all'uopo si possano costruire nel nostro Paese, che è ormai costruttore di macchine e di navi anche per l'estero.

E' d'uopo intanto osservare — conclude l'Albini — che se tutte le maggiori Compagnie Transatlantiche d'Europa hanno nei loro più recenti colossi riscosso lodi per l'ampiezza di vedute dimostrata nell'adozione di nuovi apparecchi e di innovazioni particolari, nessuno come gli armatori italiani ha affrontato problemi tanto arditi: la turbina ad altissima pressione si può dire che fosse ancora in periodo di esperimento quando già entrava in linea l'*Ausonia* a confermarne quei pregi di cui nessuno ancora osava fruire; l'adozione del motore Diesel era ancora discusso per la nave da carico quando su un colosso come l'*Augustus* ne venivano installati quattro fra i più potenti ed arditi del mondo.

Per la stabilizzazione giroscopica è ancora una compagnia di navigazione italiana quella che potrà vantare questo grande passo avanti, dovuto alla chiaroveggenza e — perchè non dirlo? — anche al coraggio dei suoi dirigenti.

FERROVIE

Facilitazioni ferroviarie.

In occasione della *Primavera del Garda*, è ammesso il rilascio di biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni FF. SS. in destinazione di Desenzano, Peschiera, Brescia e Mori, come segue:

a tariffa ridotta del 30 % nel periodo dal 6 aprile al 5 maggio 1931;

a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale nel periodo dal 6 al 15 maggio 1931;

a tariffa ridotta del 30 % nel periodo dal 16 al 20 maggio 1931.

La validità dei biglietti è di 8 giorni se rilasciati dalle stazioni della Lombardia, del Veneto e della Venezia Tridentina e di 12 giorni se rilasciati dalle altre stazioni della Rete.

E' prescritto il timbro del Comitato che è autorizzato a riscuotere la quota di L. 5 per i biglietti distribuiti dalle stazioni della Lombardia, del Veneto e della Venezia Tridentina e la quota di L. 10 per quelli emessi dalle altre stazioni.

In occasione del *X Concorso Ippico a Napoli* è ammesso, nel periodo dal 25 marzo al 18 aprile 1931, lo sconto del 30 % da tutte le stazioni FF. SS. per Napoli, validi 15 giorni.

E' prescritto il timbro del Comitato, che è autorizzato a riscuotere la quota di L. 5 per i biglietti emessi dalle stazioni della Campania e la quota di L. 10 per quelli emessi dalle altre stazioni.

In occasione della *Fiera Campionaria di Basilea*, nel periodo dal 4 al 21 aprile, riduzione del 30 % da tutte le stazioni FF. SS. per i transiti di Domodossola e Chiasso, validi 20 giorni.

L'istituzione di biglietti di andata-ritorno festivi.

Va segnalata la tendenza che da qualche tempo segue l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di favorire il traffico per determinate località d'interesse turistico ed artistico, con la istituzione di speciali biglietti di andata-ritorno festivi. Questi biglietti ordinariamente comprendono anche percorsi facenti parte di servizi di altre imprese ferroviarie o automobilistiche o lacuali. I biglietti stessi comportano una riduzione sensibile, di gran lunga superiore a quella dei biglietti di andata-ritorno ordinari. Lo scopo, evidentemente, è di agevolare anche le classi meno abbienti. Molti di questi biglietti sono già stati istituiti nelle località intorno a Milano, specie per gli sports invernali; altri sono stati istituiti o sono in corso di istituzione nelle altre principali località. Non trattasi in realtà di un tipo di biglietto nuovo, perchè già esistevano all'epoca

delle società private, ma, comunque, il fatto di averli ripristinati, con nuovi criteri, con sensibili riduzioni e, speriamo, in sempre più larga misura, è provvedimento lodevole ed opportuno.

Stazioni chè cambiano nome.

La stazione di Adernò, della Ferrovia Circumetnea, ha assunto la nuova denominazione di *Adrano*.

La stazione di Ponticelli, della linea Imola-Castel del Rio, ha assunta la nuova denominazione di *Ponticelli d'Imola*.

Motrice ad elica esperimentata sulle ferrovie tedesche.

A proposito della motrice ad elica esperimentata in Germania sul tronco Hannover-Celle, della Compagnia ferroviaria del Reich, la *Reichsbahn* informa che il veicolo ha potuto raggiungere 182 km. all'ora. Dopo un percorso di 985 m. e 66 secondi a partire dall'avviamento, marciava a 100 km.; e due minuti dopo l'avviamento, a 150 km. L'albero dell'elica — mossa da un motore d'aviazione di 500 cavalli — è leggermente inclinato sull'orizzontale, per aumentare l'aderenza al terreno, dato che il veicolo pesa soltanto tonn. 18,5 per 26 metri di lunghezza, con 20 metri di base rigida.

Il consumo del combustibile, a 150 km. all'ora, è di 60 litri per ogni 100 km.

La *Reichsbahn* fa seguire a questi dati di fatto alcune considerazioni sull'interesse che possono avere le Ferrovie del Reich a seguire i perfezionamenti che potranno essere apportati alla tecnica dei veicoli rapidi e leggeri come quello che è stato sottoposto ad esperimenti. Giustamente però la *Rivista delle Comunicazioni Ferroviarie* avverte che bisognerà vedere come il veicolo si comporterà su tracciati con curve accentuate e numerose, e non perdere di vista che l'adozione di velocità superiori a 100 o 120 km. renderebbe necessario il rinforzo dei binari esistenti, la revisione generale della segnalazione e senza dubbio la creazione di linee nuove, poichè non sarebbe certo agevole nè sempre possibile il passaggio di treni a 200 km. in mezzo al traffico dei treni omnibus attuali.

La chiusura di stazioni sulle ferrovie inglesi.

Dalle riviste ferroviarie si rileva che, recentemente sono state chiuse, sulle ferrovie inglesi, al traffico viaggiatori, circa 90 stazioni. Il numero delle stazioni chiuse sulle quattro grandi reti in tutto l'anno 1930 si eleva a 176, di cui: 88 sulla London and North Eastern; 60 sulla London Midland and Scottish; 24 sulla Great Westen; 4 sulla Southern Railway. La chiusura è stata consigliata da ragioni di economia. Queste stazioni si trovavano su linee secondarie ed avevano uno scarso traffico.

Questa notizia, congiunta ad altre provenienti dall'America, secondo le quali alcune compagnie avrebbero adottato il provvedimento di sospendere il servizio su linee non redditizie, ha un significato ed è in relazione ad altri fatti. Conviene ad una ferrovia mantenere l'esercizio laddove questo è passivo e non corrisponde più alle esigenze? Certo il trasporto ferroviario ha un costo elevato, che può essere coperto soltanto da un traffico di una certa intensità. L'obbligo, d'altra parte, di mantenere l'esercizio per ragioni d'interesse nazionale e della collettività aveva la sua importanza esclusiva e preponderante un tempo in cui il trasporto ferroviario era l'unico mezzo: oggi che i trasporti automobilistici hanno assunto tanta importanza e sviluppo, questo obbligo viene ad affievolirsi: al pubblico servono più utilmente, per certe relazioni, i servizi automobilistici che non le ferrovie.

Noi rileviamo che ad un certo momento si imporrà, necessariamente, ineluttabilmente, alle imprese ferroviarie il problema se e fin dove convenga mantenere il loro esercizio; e questo problema s'imporrà anche ai Governi, dato che le reti in alcuni Stati sono di proprietà demaniale e dato che, comunque, dappertutto lo Stato esercita sulle ferrovie un'azione di sorveglianza per supremi interessi politici.

E' indubitato che per certe relazioni il servizio ferroviario diventa troppo pesante e costoso: mantenere in piedi una stazione perchè da essa partono in media 20 persone al giorno e si spediscono 2 quintali, se pure, di merce, è un po' un assurdo. O le ferrovie troveranno modo e possibilità di semplificare il loro esercizio, sì da renderlo più economico per l'azienda per queste relazioni di scarso traffico, od altrimenti dovranno fatalmente rinunziare a questi traffici.

Una trasformazione potrebbe trovarsi nel creare, per tali relazioni, servizi automobilistici sussidiari alla ferrovia ed esercitati dalle stesse aziende ferroviarie nel proprio interesse.

Qualche compagnia ferroviaria l'ha già fatto, sia pure parzialmente.

Prolungamento in Persia del treno di lusso Sempione-Oriente-Express.

Come sappiamo, l'Italia è traversata da Domodossola a Postumia dal treno di lusso Sempione-Oriente-Express, che ha una notevole importanza politica e commerciale. Nell'ultima conferenza internazionale degli orari, tenutasi a Copenaghen, le varie Amministrazioni ferroviarie partecipanti hanno autorizzato la Compagnia internazionale delle carrozze a letti a studiare l'organizzazione di un nuovo servizio di collegamento per assicurare le comunicazioni fino alla capitale della Persia, Teheran. Trattasi di un itinerario misto, ferroviario-automobilistico. Attualmente il Taurus-Express, che è una prosecuzione del S. O. E., va fino a Nissib. Da Nissib si raggiunge Kir Kuk in automobile. Di qui si prosegue per Bagdad in ferrovia. Tratterebbesi ora di assicurare le relazioni dei viaggiatori, dei bagagli, dei colli messaggerie e della posta tra Bagdad e Teheran.

LA MODA DELLA LANA
il Signore porta un blazer, la giacca classica da golf, di taglio sobrio, lavorata a maglia con lane a due gradazioni scelte con gusto nella gamma infinita di tinte che la moda ci offre. È appunto la scelta dei colori e la loro giusta intonazione che dà all'abbigliamento maschile quell'impronta tutta propria di eleganza e distinzione. Le Lane Rossi, così morbide e calde, sono appositamente create per eseguire ogni tipo d'indumento in quelle tinte delicate e armoniose che l'eleganza maschile deve preferire
DALMONTE ACME MILANO
LANE ROSSI

SPORT

Sci.

Fra le numerose prove di sci della stagione invernale una manifestazione conserva attrattive speciali e una rinomanza sicura. Questa è l'Adunata Sciatori Valligiani, organizzata dalla Gazzetta dello Sport nello scorso febbraio per la dodicesima volta. Diventata da sette anni Campionato delle Valli d'Italia, essa ha sempre riunito il fiore degli sciatori delle Alpi e dell'Appennino ed ha visto ogni anno aumentare la schiera dei partecipanti ed accrescere la sua importanza. Quest'anno la contesa, presenziata da alte personalità con a capo S. E. Angelo Manaresi, si è sviluppata nel quadro delle Alpi di S. Martino di Castrozza, gemma della impareggiabile corona dolomitica, in una giornata meravigliosa di luci. Ventisette squadre di cinque sciatori hanno preso la partenza e ventitrè hanno compiuto il percorso di circa 30 km. con un dislivello di circa 600 m. Infatti il tracciato si svolgeva fra S. Martino di Castrozza (m. 1500), Passo del Colbricon (m. 1907), Passo di Rolle (m. 1970), Malga Venegia (m. 1767), Passo della Costazza (m. 2170), San Martino di Castrozza.

I valligiani di Val Cismon hanno colto una netta vittoria in 2 ore 27' 16", ed essi possono esser lieti del vantaggio di aver disputato la gara su un percorso familiare, ma la battaglia è stata ben indecisa per i posti d'onore, perchè le quattro squadre successive sono giunte nello spazio di poco più di quattro minuti. Infatti le squadre dell'Alta Valtellina, della Valle del Mucrone, di Val Formazza e di Val di Fiemme sono finite nell'ordine, a ridosso l'una dall'altra, lasciando fino all'ultimo una grandissima incertezza sull'esito. La vittoria di Val Cismon non ha però potuto recare una grande sorpresa, perchè i vincitori si erano già affermati nelle annate antecedenti. Infatti nel 1929 Val Cismon era quinta ad Oropa e nel 1930 si era classificata quarta all'altipiano del Renon.

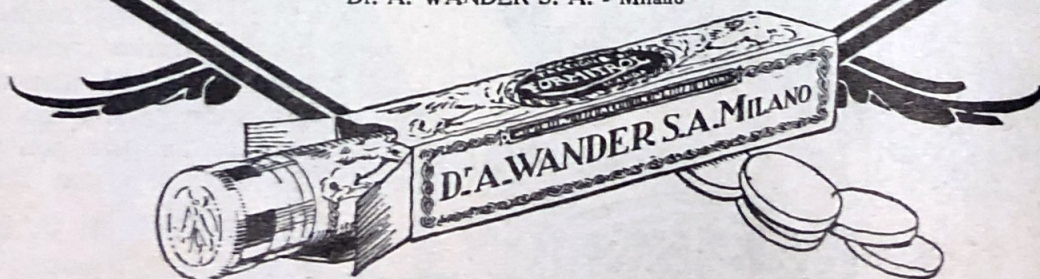
Otto giorni più tardi sull'altopiano di Asiago si ebbe la rivincita della Adunata degli Sciatori Valligiani con i Campionati di sci dell'Associazione Nazionale Alpini, i quali ogni anno assumono una importanza crescente. Questa riunione ha un duplice aspetto. Da un lato mantiene e rinforza ogni volta, con i contatti, le rievocazioni e il raduno di tanti compagni d'armi, i saldi legami che vincolano i soci dell'A. N. A.; dall'altro lato la base nazionale dell'Associazione stessa, il fatto che nelle sue

file si contano tutti o quasi i nostri più forti valligiani, accordano ai Campionati sociali il carattere di prova nazionale piena di interesse, per il vasto intervento di campioni. La classifica per squadre ha visto al primo posto la Valtellina, che aveva presentato quattro dei cinque componenti la squadra classificatasi la settimana antecedente seconda a S. Martino di Castrozza: mancava il solo Erminio Sartorelli, ma questa assenza non ha potuto impedire l'affermazione collettiva degli uomini di Bormio che hanno svolto una gara particolarmente significativa per il fatto di aver marciato, con tempi ottimi anche individualmente, come se fossero in squadra. La vittoria individuale è però toccata all'ottimo Normanno Tavernaro (Trento-Primiero) che coprì i 20 km. in 1 ora 20' 33''. Nella gara di velocità in discesa è stato primo Felice Alberti (Valtellina); nella gara di salto la vittoria è toccata a Tobia Antonietti (Sez. Ossolana) con punti 199, mentre la gara riservata alle Vecchie Penne è stata appannaggio di Adriano Revel (Sez. Ossolana).

Accanto a queste maggiori affermazioni, che S. E. Angelo Manaresi si è compiaciuto di seguire con l'animo appassionato del vecchio alpino, febbraio ha visto su tutta la corona alpina gare di resistenza, di velocità e di salti che confermano il crescente sviluppo di questo sport che non soltanto ha conquistato le popolazioni montane, ma che ha ormai fatto presa sulle masse della pianura e su quelle cittadine, le quali approfittano delle giornate festive per chiedere alla gioia della vita all'aria aperta il sollievo al lavoro quotidiano e all'uggia degli oziosi pomeriggi festivi delle città.

Scherma.

Una serata di scherma durante la quale si è visto con quanto amore sia seguito e praticato questo nobilissimo sport, è stata quella tenutasi al Lirico di Milano per la Coppa Lorenzini.

La scherma italiana è certamente la prima del mondo, anche se altrove sorgono di tanto in tanto campioni di eccezione. Ma noi possediamo un primato duramente conquistato dai nostri maestri e dai nostri dilettanti durante lunghi anni di passione, di lavoro, di studio. I nostri maestri sono stati prodighi del loro sapere non soltanto in Patria, ma oltre le Alpi e oltre gli Oceani; i nostri dilettanti hanno conquistato i migliori allori in quel Campionato mondiale che è l'Olimpiade. Ma il primato non consente arresti, e gli allori devono essere rinfrescati perchè conservino il loro profumo e producano nuovi frutti. E' per questo che, appassionati come siamo di ogni sport, noi plaudiamo a tutte quelle iniziative che vengono prese per tener vivo l'entusiasmo della

[illegible] e per stimolare lo spirito di emulazione negli atleti, e lo facciamo con il maggior piacere quando queste iniziative vengono coronate dal successo dei nostri colori.

L'avvenimento più grandioso della Serata schermistica è stato l'incontro alla sciabola fra Nedo Nadi e l'ungherese Giorgio Piller, campione europeo di sciabola dei dilettanti. Nedo Nadi è uscito sfolgorante dall'incontro per il valore dimostrato dal suo avversario. Sulla pedana del Teatro Lirico Nadi ha dovuto combattere una dura battaglia contro un valoroso antagonista che non ha palesato titubanze e che gli ha aspramente, se pur cavallerescamente, conteso il passo fino all'ultima botta. Gustavo Marzi e Giorgio Rastelli contro Glykais ed Hehs hanno completato la clamorosa affermazione italiana negli assalti di sciabola, nel qual campo si potevano nutrire dei dubbi. Gaudini, Pignotti e Verratti hanno nettamente vinto al fioretto, mentre alla spada Cornaggia e Riccardi hanno dovuto soccombere.

In complesso però l'esito della Serata è stato favorevole alle nostre armi. Su otto difficili combattimenti abbiamo riportato sei indiscusse vittorie, nelle quali è apparsa nettamente la superiorità dei nostri dilettanti e in cui ha rifulso la classe di un invitto campione. Le battaglie della Serata schermistica ci hanno additato le nostre possibilità per le prove future. Possiamo attendere con fiducia i combattimenti di fioretto; nuove speranze si sono accese sull'orizzonte della sciabola, preoccupazioni e dubbi sono tuttora gravi in noi per ciò che sarà il risultato degli incontri di spada. Complessivamente però i risultati hanno superato l'aspettativa, considerato il valore degli avversari.

Calcio.

Milano ha avuto la fortuna di ospitare la partita di calcio fra Austria e Italia e di assistere alla prima vittoria degli azzurri contro i bianchi giocatori austriaci. Fu uno spettacolo indimenticabile. Lo Stadio di S. Siro, capace di quarantamila spettatori, non è stato sufficiente ad accogliere la folla. Un'ora prima dell'inizio della partita i biglietti erano esauriti e parecchie migliaia di appassionati meno previdenti dovettero tornarsene prontamente in città per sentire alla radio ciò che avrebbero tanto volontieri voluto invece vedere. L'interesse era d'altronde giustificato e l'aspettativa legittima. Per dieci volte i giocatori d'Austria ci avevano sconfitti o inchiodati nel *match* pari. Gli appassionati italiani conoscevano il valore dei propri giocatori, ma avevano vissuto trepidando per le difficoltà incontrate dal Commissario Unico nella formazione della squadra. Pareva un destino che parecchi giocatori fra i migliori dovessero essere forzatamente assenti, per recenti infortuni di giuoco, dalla più difficile battaglia della stagione.

Il Commissario Unico, Comm. Pozzo, pur tra tante difficoltà, riuscì a mettere in campo la squadra migliore possibile, la più atta a fronteggiare la classe degli avversari e le insidie di un terreno faticosissimo.

L'undici nazionale ha giocato con rara maestria e con fervido cuore. Ha sentito vibrare l'animo della folla, si è sentito sorretto dalla moltitudine, non si è lasciato affatto sgominare quando all'inizio del gioco gli austriaci mettevano al loro attivo un fortunatissimo *goal*. Poi è venuto il pareggio con una irresistibile azione di Meazza e da allora e per tutta la ripresa si può dire che la tecnica dei giocatori austriaci è stata sbaragliata da quella dei valorosi italiani, più veloci, più pronti, più tecnici, più realizzatori di loro. La partita si è conclusa con un 2 a 1 in favore dell'Italia. Ma dopo il *goal* di Orsi, che segnava la vittoria azzurra, il predominio italiano costante avrebbe potuto con maggior fortuna concretarsi in un punteggio migliore. Un punto, assai discutibilmente annullato, e un calcio di rigore sbagliato, affermano la superiorità appena accennata dal punteggio ufficiale.

La squadra italiana è ben degna di questa vittoria che si riallaccia alle superbe manifestazioni del 1930, non offuscate dall'infortunio contro la Spagna, toccato in un momento di evidente *surmenage* dei nostri giocatori. Quest'anno si era cominciato con lo sbaragliare la Francia, ma la inferiorità di questa squadra aveva esasperato piuttosto che soddisfatto gli appassionati di calcio, ormai troppo raffinati, i quali amano vedere i loro giocatori alle prese con le maggiori difficoltà. L'aver battuto agevolmente l'Austria significa esser degni di venir considerati come i più forti giocatori del Continente. Ciò non può essere che lusinghiero, specialmente quando viene riconosciuto dagli stessi avversari recentemente dominati, malgrado il loro passato e le confessate convinzioni della vigilia. La squadra vittoriosa era così composta: Combi; Monzeglio, Caligaris (capitano); Pitto, Ferraris, Bertolino; Costantino, Banchero, Meazza, Ferrari, Orsi.

Il Campionato aveva frattanto subìto una sosta e perciò ci limiteremo a darne le classifiche a fine febbraio. *Divisione Nazionale. Serie A:* Juventus punti 32; Roma p. 29; Bologna p. 27; Genova e Napoli p. 25; Modena p. 22; Lazio p. 21; Torino p. 20; Milan p. 18; Triestina, Pro Vercelli e Brescia p. 17; Ambrosiana p. 16; Alessandria p. 15; Pro Patria p. 13; Legnano p. 11; Casale p. 10; Livorno p. 7. - *Divisione Nazionale. Serie B:* Fiorentina e Palermo p. 28; Bari p. 26; Atalanta e Verona p. 25; Padova e Novara p. 23; Cremonese e Pistoiese p. 20; Serenissima e

Lucchese p. 17; Lecce e Parma p. 16; Liguria p. 14; Spezia e Monfalcone p. 13; Udinese p. 12; Derthona p. 6.

Ippica.

Il Gran Premio di Europa (L. 150.000, m. 2600) per trottatori di quattro anni nati in Europa e per femmine americane di scuderia notoriamente italiana è stato disputato il 22 febbraio all'ippodromo di S. Siro. Vi hanno partecipato i cavalli italiani Peter Bell e Portus Naonis, l'austriaco Heinrich, le femmine americane Jersamine e Rose Mac Gregor. I due rappresentanti dell'allevamento nazionale non hanno contato, perchè il nostro allevamento è ancora inferiore ad altri allevamenti europei e non può neppure pensare di gareggiare con quello americano. Se per l'anno venturo verrà conservata la proposizione di programma adottata per quest'anno, assisteremo a un'altra vittoria di femmina importata per l'occasione dall'America e noteremo l'assenza dei rappresentanti indigeni e forse anche di quelli austriaci o tedeschi. In tal caso la grossa dotazione avrà cessato di rappresentare una attrazione spettacolare e di logico raffronto fra gli allevamenti continentali e servirà piuttosto ad accrescere l'importazione di femmine giovani e di alta genealogia che gioveranno in seguito molto all'allevamento, se esse non verranno logorate in una lunga carriera di corse per il recupero del largo prezzo d'acquisto.

La corsa è stata molto bella fra Jersamine e Heinrich. La prima, affidata alla abilità e all'intuito del Cav. Nello Bianchini, si è messa velocemente allo steccato distaccandosi. Heinrich nelle mani dell'anziano Raymer ha perduto terreno nell'incerto inizio, così che ha dovuto guardarsi da una rottura iniziale di Rose Mac Gregor e superare con qualche fatica Portus Naonis e Peter Bell, prima di poter raggiungere Jersamine. Per due giri Heinrich ha attaccato la cavalla, la quale avvantaggiata dallo steccato ha saputo resistere e infine sbaragliare il tenace assalto di Heinrich, la cui guida non ha certamente avuto la vigoria e la prontezza di quella di Jersamine. La classe del prodotto americano si è fatta valere e certamente questa cavalla, che non si è completamente acclimatata, darà in seguito maggiori soddisfazioni al nuovo proprietario che l'aveva acquistata quindici giorni prima della corsa dal suo fortunato importatore. Rose Mac Gregor ha fatto meno di quanto si poteva attendere, ma anche per questa americana, che non possiede però la classe della vincitrice, sarà opportuno attendere un periodo di acclimatazione.

Le corse al galoppo hanno avuto a Pisa e a Roma le prime riprese. Ma i risultati di febbraio non meritano commenti per il poco significato sportivo di queste prime battute.

Pugilato.

Per il Campionato di pugilato dei pesi gallo erano di fronte Achille Negri e Magnolfi. Per quanto i favori del pronostico volgessero a Negri, questi è stato dominato ai punti da Magnolfi che è stato proclamato campione d'Italia al termine della dodicesima ripresa. Il verdetto ha premiato il migliore che ha saputo fare, se non la migliore boxe, certamente la più dura battaglia. Questo sistema, di fronte a un avversario che aveva durato fatica per rientrare nel peso, è stato il più accorto, quello che ha meglio servito a Magnolfi per volgere a proprio profitto le fasi del combattimento. Il pubblico ha accolto con molto favore la vittoria del pugilista fiorentino, che gli ha dato le emozioni di una bella e coraggiosa battaglia.

A Torino si è disputato successivamente il Campionato italiano dei medio-massimi fra Saraudi e Merlo Pieriso. La vittoria è stata concessa a Merlo fra i più disparati commenti, perchè molti dei presenti hanno creduto di ravvisare durante il combattimento una prevalenza di Saraudi.

Automobilismo.

Il Capitano Malcolm Campbell ha battuto in principio di febbraio il *record* del mondo di velocità per vettura automobile, detenuto dal 1929 dal compianto Maggiore Enrico Segrave. Il Cap. Campbell, al quale Segrave aveva nel 1927 tolto il *record*, ha riconquistato il titolo di *recordman* mondiale di velocità sulla stessa spiaggia di Daytona. Raggiungendo i 394 km. 950 sulle due basi ufficiali, Campbell ha superato il vecchio *record* di ben 22 km. 472. La velocità automobilistica è passata dai 104 m. al secondo della « Freccia d'Oro » di Segrave, ai 110 m. al secondo dell' « Uccello Azzurro ». Il bolide vittorioso era munito di un motore Napier 12 cilindri, capace di rendere 1300 cavalli circa. Si trattava di uno dei motori costruiti per la Coppa Schneider del 1929. Uno dei problemi più importanti era quello delle gomme capaci di resistere a velocità così elevata. Gli esperimenti, gli impianti e gli studi specialmente fatti dalla casa Dunlop hanno consentito la fornitura di gomme speciali per grandi velocità.

Ciclismo.

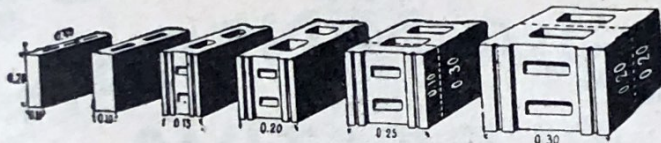
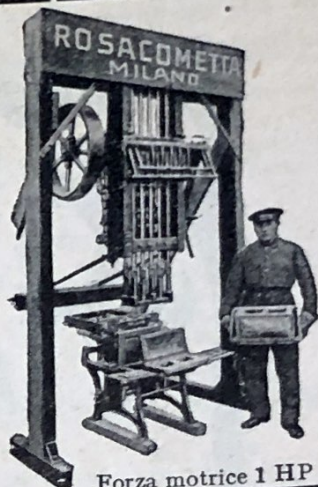
Mentre i nostri corridori, specialisti della strada e della pista, conquistavano ambiti allori sulle piste di Europa e degli Stati Uniti, i loro colleghi rimasti in Patria compievano il loro allenamento in vista della laboriosa stagione di corse, iniziata lo scorso mese, con la Coppa S. Geo, con la Ventimiglia-Genova, con la Milano-Sanremo e partecipavano alle gare di corsa campestre, riservate agli indipendenti e ai dilettanti. Fra queste gare campestri la più notevole è stata quella svoltasi a Bologna

per il secondo Campionato Nazionale di cross ciclo-podistico. Settanta concorrenti si sono allineati in partenza. Lungo tutto l'aspro e accidentato percorso, di circa 24 km., la lotta non ebbe un momento di tregua, specialmente tra i migliori esponenti del ciclismo locale, i quali ebbero indubbiamente un vantaggio nel maggior affiatamento sul percorso. La vittoria è spettata ad Antonio Castellari del Velo Sport Reno di Bologna, che ha preceduto di una trentina di metri il secondo, Elio Zanasi.

Podismo.

Lo sport podistico, nell'attesa delle imminenti complete battaglie non soltanto nazionali, ha avuto motivi di interesse per le varie manifestazioni di corse campestri, che alla fine di febbraio sono culminate con il Campionato svoltosi a Torino, che è sfuggito al campione Lippi, il quale era partito con tutto il favore del pronostico. Il suo consocio Nello Bartolini lo ha nettamente battuto dopo una corsa coraggiosa, durante la quale è sempre stato al comando insieme a Lippi, a Badiali, a Caffarena e a Talchero. Il pubblico ha assistito sul campo dell'ippodromo di Mirafiori all'appassionante battaglia che ad ogni giro vedeva restringersi il gruppo dei protagonisti. A trecento metri dal traguardo finale Lippi era tuttora ai fianchi di Bartolini, il quale, accelerando, staccava l'antico campione e lo batteva compiendo i 10 km. in 34′ 41″ 4/5, e precedendo il secondo di 12″.

***

Molto interessanti sono riuscite le prove automobilistiche invernali, organizzate allo scopo di sviluppare il turismo nei mesi d'inverno e l'esodo dalla città verso le montagne, verso le belle distese di neve. Queste adunate, queste gite domenicali hanno raccolto il miglior successo e certamente nei venturi inverni il loro numero sarà assai più cospicuo e i concorrenti aumenteranno nel modo più lusinghiero. Fra le varie manifestazioni, una si eleva sulle altre per la importanza che le deriva dal fatto di essere già alla terza disputa: intendiamo parlare della Brescia-Ponte di Legno. Questa gara si suddivide in gara di regolarità, individuale e per squadre, e in corsa in salita da Edolo a Ponte di Legno. Nella gara di regolarità per il gruppo I (vetture fino a 1500 cmc.) si è classificato primo con lo scarto di km. 0,478 Mario Rossi (Bianchi), mentre per il gruppo II (vetture di oltre 1500 cmc.) è risultato primo con lo scarto di 0,340 P. Sortini (Lancia) nella media oraria. La Coppa Turati per squadre è stata assegnata alla squadra Fiat 514 III (Carmellini, Manzoni, Caprotti, Pracco, Venturini V., Lovivolo A. con scarto 9,178. La corsa in salita non è sfuggita a Gildo Strazza (Lancia) che ha percorso i 18 km. 200 alla media di 88 km. 612.

POSTE · TELEGRAFI · E · TELEFONI

Aumento di corrispondenza registrato dalla relazione dell'Amministrazione postale.

Dalle relazioni per l'esercizio finanziario 1929-30 dell'Amministrazione postale e telegrafica e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si rileva che l'avanzo del bilancio postale e telegrafico — il massimo finora realizzato da quando fu costituita l'Azienda autonoma — fu di L. 155.651.000, e superò di oltre 29.500.000 lire quello del precedente esercizio. L'avanzo del bilancio telefonico fu di L. 17.965.000. Detratti dall'avanzo complessivo 33 milioni per costruzioni di edifici postali e telegrafici e per case economiche a uso dei dipendenti funzionari e L. 1.796.534 da versare al fondo di riserva dell'Azienda telefonica, sono rimaste L. 138.819.512 da versare al Tesoro quale entrata netta dello Stato.

Il numero complessivo delle corrispondenze è salito a 2363 milioni, superando di 190 milioni quello dell'esercizio precedente. Per la prima volta è stato rilevato il numero delle corrispondenze affrancate a macchina: esse furono 81.206.000. Furono in lieve contrazione le corrispondenze raccomandate e assicurate a pagamento e in aumento quelle spedite per espresso. I pacchi impostati furono circa 15.900.000, superando del 4,56 per cento il numero del precedente esercizio; il movimento generale fu di oltre 17.924.000, superando del 4,06 per cento quello del 1928-29. L'aumento percentuale dell'impostazione risulta da un incremento dell'8,20 per cento dei pacchi ordinari e da una contrazione del 15,50 per cento dei pacchi con valori dichiarati. Ciò conferma la fiducia del pubblico nella regolarità del servizio.

Il traffico radio-telegrafico delle stazioni costiere italiane con le navi nazionali ed estere raggiunse le 758.885 parole, segnando un aumento di oltre il 10 per cento sul traffico complessivo dell'esercizio precedente.

La relazione concernente l'Azienda di Stato per i servizi telefonici dà i seguenti dati circa l'andamento dei servizi: il servizio di dettatura per telefono dei telegrammi in arrivo e in partenza e dagli abbonati al telefono è stato superiore a quello dell'esercizio precedente. Sono stati infatti accettati 884.057 telegrammi rispetto a 668.692 del 1928-29, e recapitati 545.270 rispetto a 557.608 del precedente anno. Il servizio delle commissioni per telefono, limitato in passato ai soli abbonati urbani, è stato esteso anche a destinatari non collegati telefonicamente raggiungendo un notevole

sviluppo. Parimenti notevole è lo sviluppo del servizio internazionale. Il traffico effettuato sulle linee di proprietà dell'Azienda è stato di 4.542.153 conversazioni interurbane e di 898.046 conversazioni internazionali.

Telegrammi-lettera notturni interni. Nuovi uffici ammessi.

Molti altri uffici sono stati recentemente autorizzati allo scambio dei telegrammi-lettera notturni, la cui tassa è di centesimi 15 per ogni parola con un minimo di 20 parole.

I telegrammi-lettera notturni si possono spedire solamente nei *giorni feriali* e fra le città servite da uffici telegrafici con orario permanente, con orario notturno ridotto o fino alle ore 24, e da alcuni uffici con orario sino alle ore 21, come da elenco completo che qui facciamo seguire:

a) *Uffici telegrafici a traffico permanente:*

Ancona
Bari
Bologna
Bolzano
Brescia
Cagliari
Catania
Firenze
Fiume
Genova
Livorno
Lucca
Merano
Messina
Milano
Napoli
Padova
Palermo
Pisa
Reggio Calabria
Roma
Sassari
Siracusa
Torino
Trento
Trieste
Venezia
Verona

I telegrammi-lettera notturni diretti ai suddetti uffici sono accettati dalle ore 18 e fino alle ore 24 se in partenza dagli uffici elencati alla lettera a); fino alle ore 22 se in partenza da quelli alla lettera b) e fino alle 19 se in partenza da quelli alla lettera c).

b) *Uffici telegrafici a traffico notturno ridotto o con orario ridotto fino alle ore 24.* I telegrammi-lettera notturni diretti ai sottoelencati uffici si accettano dalle ore 18 e fino alle ore 22 se in partenza dagli uffici elencati alle lettere *a*) e *b*); fino alle 19 se in partenza da quelli alla lettera *c*).

Abbazia
Adria
Agrigento
Alessandria
Aosta
Ascoli
Aquila
Arezzo
Avellino
Barletta
Belluno
Benevento
Bergamo
Biella
Bordighera
Brindisi
Busto Arsizio
Caltanissetta
Campobasso
Carrara
Caserta
Cerignola
Chieti
Civitavecchia (1)
Como
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola Staz.
Enna
Fano
Foggia
Foligno
Forlì
Frosinone
Gaeta
Gallarate
Gorizia
Grosseto
Imperia
Lagonegro
Lecce
Lecco
Lido Venezia
Macerata
Mantova
Marsala
Massa
Matera
Mira fabbrica
Modena
Modica
Montecatini Terme (2)
Monza
Novara
Nuoro
Omegna ferriera
Oneglia
Orbetello
Parma
Pavia
Perugia
Pesaro
Pescara
Piacenza

(1) Dal 1° luglio al 31 ottobre. – (2) Dal 1° giugno al 31 ottobre.

Pinerolo (1)
Pistoia
Pola
Portoferraio
Potenza
Ragusa
Ravenna
Reggio Emilia
Rieti
Rimini (2)
Riviera di Castellammare
Rovigo
San Remo
Salerno
Salsomaggiore
Sampierdarena
Savona
Siena
Sondrio
Spezia
Stresa Borromeo (3)
Taranto
Teramo
Terni
Terranova Paus.
Trapani
Treviso
Varese
Ventimiglia
Vercelli
Viareggio
Vibo Valentia
Vicenza
Viterbo
Vittoria

c) *Ufficio con orario fino alle ore 21.* I telegrammi-lettera notturni diretti ai seguenti uffici sono accettati solamente dalle ore 18 alle ore 19:

Acireale
Acqui
Alassio
Albenga
Alba
Altamura
Andria
Arco
Ariano Irpino
Arona
Asti
Atri
Augusta
Badia Polesine
Bagnara Calabra
Bagni di Chianciano
Bassano
Bitonto
Bressanone
Brioni
Brunico
Caltagirone
Camerino
Camogli
Canicattì
Canosa Puglia
Capri
Carpi
Casalmonferrato
Castelfranco Emilia
Castellamm. Stabia
Castiglione Sicilia
Castrovillari
Ceglie Messapico
Ceprano
Chianciano
Chiavari
Chiavenna
Chioggia
Civitavecchia
Comiso
Conegliano
Corato
Cornigliano Ligure
Crema
Crotone
Empoli
Fabriano
Faenza
Fermo
Fiuggi
Formia
Frascati
Frattamaggiore
Gaeta
Gallipoli Italia
Gela
Genzano di Basil.
Giarre
Gioiatauro
Gravina Puglia
Gragnano
Imola
Intra
Isernia
Ivrea
Jesi
Lanciano
Lavello
Legnago
Legnano
Lentini
Leonforte
Licata
Lodi
Lugo di Ravenna
Lussimpiccolo
Maglie
Manciano
Melfi
Mestre
Milazzo
Minervino Murge
Mirano
Mola di Bari
Molfetta
Mondovì Breo
Monfalcone
Monopoli
Montecatini Terme
Montepulciano
Montevarchi
Mortara
Nervi
Nicastro
Nocera Inferiore
Nola
Noto
Novi Ligure
Oristano
Ortona a mare
Ostuni
Pagani
Pallanza
Paola
Pegli
Piazza Armerina
Pinerolo
Pisino
Pitigliano
Pontedera
Pordenone
Portici
Porto Civitanova
Porto Empedocle
Porto S. Stefano
Postumia
Pozzallo
Pozzuoli
Prato (Toscana)
Rapallo
Recanati
Rimini
Riposto
Riva Garda
Rossano
Rovereto Trent.
S. Bened. Tronto
S. Donà Piave
S. Ferdinando Pugl.
S. Giov. Teduccio
S. Margherita Lig.
S. Maria Capua Vet.
S. Pellegrino
S. Severo
S. Stefano Cam.
Saluzzo
Sciacca
Senigallia
Sestri Ponente
Sora
Sorrento
Spinazzola
Spoleto
Sulmona
Susa
Taormina
Termini Imerese
Termoli
Terracina
Torre Annunz.
Torre del Greco
Torremaggiore
Tortona
Trani
Treviglio
Trinitapoli
Urbino
Varallo
Vasto
Velletri
Venosa
Vigevano
Voghera
Volterra
Voltri

Non sono ammessi telegrammi-lettera notturni per l'interno della città.

Gli uffici succursali possono accettare i telegrammi-lettera dalle ore 18 alle 19.

(1) Dal 1° luglio al 31 agosto. — (2) Dal 1° giugno al 30 settembre. — (3) Dal 1° aprile al 15 novembre.

VARIE

Un Consorzio per i carburanti solidi.

Constatiamo con piacere come il nostro Paese sia ormai decisamente incamminato sulla via delle pratiche realizzazioni in materia di carburanti sussidiari. Si è costituita infatti, con sede in Milano, una Società Anonima Cooperativa sotto la ragione sociale « Consorzio Industrie Residui Combustibili e Applicazioni » (C. I. R. C. A.) fra le Ditte elencate nell'atto costitutivo e quelle che in seguito vi aderiranno, esercenti l'industria della carbonizzazione della legna e dei residui vegetali vari (con ricupero e trattamento dei sottoprodotti della distillazione), oppure quella del trattamento di torbe, ligniti, calcari bituminosi ed altri combustibili. Ne fanno parte anche le Ditte che costruiscono forni od impianti fissi o mobili diretti a tale scopo, e quelle costruttrici di gassogeni di ogni tipo permettenti l'utilizzazione di combustibili solidi.

Il Consorzio non ha fini di lucro ed ha per oggetto l'estensione ed il perfezionamento degli attuali sistemi di utilizzazione delle materie prime nazionali ed un sempre più largo impiego, specialmente per uso di combustibili e di carburanti sussidiari, dei prodotti ottenuti dal trattamento delle stesse.

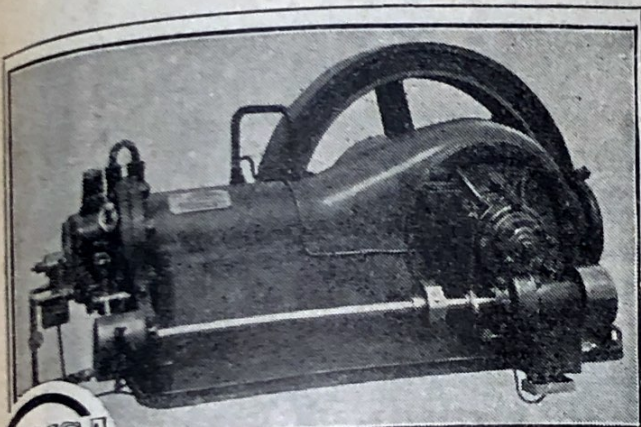
L'Italia alla prossima Esposizione Coloniale di Parigi.

Il nostro Paese parteciperà largamente alla Esposizione Coloniale Internazionale, che si terrà a Parigi dal maggio all'ottobre prossimo.

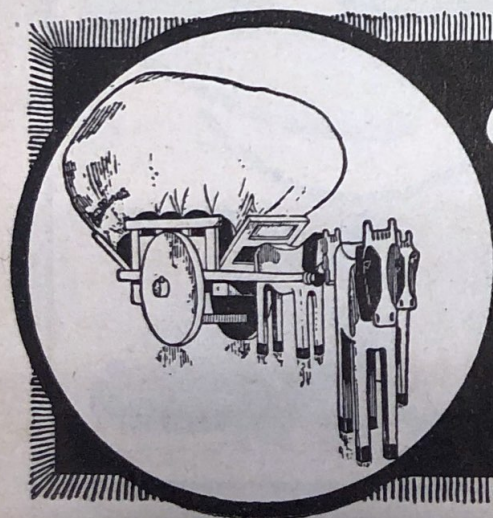
Lo sviluppo dato alle Colonie e alle isole Egee, nel campo agricolo e della bonifica come in quello archeologico, industriale ed educativo, tutto sarà rappresentato con collezioni fotografiche, bronzi e quadri di valenti artisti coloniali.

La Mostra sarà ospitata in tre sontuosi padiglioni, opera di Armando Brasini, Pietro Lombardo e Guido Fiorini. Saranno rappresentate l'Italia turistica, bancaria, nonchè le Compagnie di navigazione marittima ed aerea, che hanno linee per le Colonie e per l'Egeo.

La denominazione ufficiale « de La Spezia ».

Il Ministero dell'Interno, che ha già da tempo stabilito, come ufficiale denominazione « La Spezia », sentito il parere del Ministero dell'Educazione Nazionale, ha stabilito che la denominazione della città debba essere preceduta dalla preposizione « de ». Da oggi in poi, dunque, si dirà il Comune « de La Spezia ».

TRA I LIBRI

ZOLI CORRADO. – *Cronache Etiopiche.* – Pag. 416 con 7 schizzi geogr. a colori f. t. Sindacato Ital. Arti Grafiche, Roma, 1931-IX. Prezzo: L. 30.

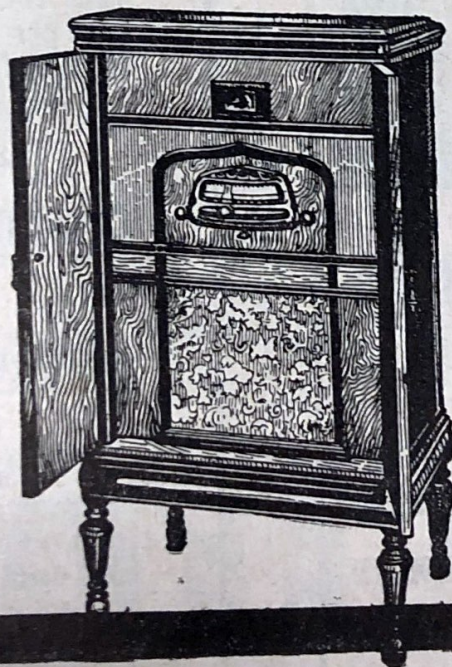
Vi sono esposti gli avvenimenti dell'ultimo biennio di cronaca etiopica, dal tentativo di colpo di stato del settembre 1928 all'incoronazione di Tafari Maconnen. Avvenimenti che non possono non interessare gli Italiani per le ripercussioni che hanno inevitabilmente sulla situazione delle nostre Colonie finitime. L'A., che ha governato la Colonia Eritrea in questo periodo, ha potuto seguire molto da vicino le movimentate vicende dello Stato confinante, interpretarle e collegarle col suo intuito di uomo politico e di studioso, esporle, pur nella loro concisa obbiettività, con schietta eleganza di stile. Molto opportunamente egli ha dedicato i primi otto capitoli ad un cenno sommario sulla storia dell'Etiopia e sui caratteri del Paese e dei suoi abitanti, notizie indispensabili per valutare la portata storica degli avvenimenti che si svolgono in quello che l'A. stesso definisce «territorio babelico» per varietà di popoli, di religioni, di lingue, di costumi, di ordinamenti civili. Hanno risalto speciale le figure degli ultimi sovrani etiopici, che più vivamente interessano anche la storia coloniale delle Potenze europee: il sanguinario usurpatore Teodoro, tragicamente scomparso a Magdala nel 1859; l'altro usurpatore, il negus Johannes, che contrastò agli Italiani l'occupazione dell'Eritrea; il restauratore della dinastia salomonica, Menelich, nostro avversario ad Adua e creatore dell'unità dell'Impero; il pazzoide Ligg Jasù, deposto dal trono per il colpo di stato del 27 settembre 1916. Sono poi minutamente descritti i drammi svoltisi intorno all'ultima imperatrice Uoizerò Zeuditù Menelich, e al reggente dell'Impero ed erede del trono Tafari Maconnen; le vicende della ribellione del Mediopiano orientale e nell'Amhara centrale; la mobilitazione e la spedizione imperiale; il combattimento decisivo di Zebit; la tragica fine del ribelle Ras Gugsa Oliè e della sua infelice ex-consorte, l'Imperatrice Zeuditù. Come lascia intendere anche il titolo, quest'opera vuol aver carattere puramente informativo, ma copiose e diligenti note a pie' di pagina consentono al lettore italiano di approfondire certi argomenti che particolarmente interessano il nostro Paese. Il libro si chiude con uno sguardo alle condizioni economiche dell'Etiopia e ai problemi del suo divenire, e con la considerazione del contributo che alla loro risoluzione potrebbero apportare i capitali e la mano d'opera italiani. Visitando Addis Abebà e l'Etiopia nel 1928

l'A. ebbe «la visione precisa di quel che dovevano essere poco più che mezzo secolo fa, i paesi dell'America Meridionale, che oggi il lavoro italiano ha trasformati in magnifiche metropoli e in territori di incomparabile ricchezza». Egli si augura che questo miracolo possa in Etiopia rinnovarsi, e il suo voto è nel cuore di tutti gli Italiani.

G. Donati-Petténi. – *L'arte della Musica in Bergamo.* – Bergamo, Arti Grafiche, 1930. Pag. 115, in 8º grande, con illustrazioni. Ai Soci del Touring che ne facciano richiesta direttamente alla Signora Donati-Petténi, vedova dell'Autore, Bergamo, Via S. Giacomo, 26: L. 25).

Quest'opera postuma di un giovine morto a trentasei anni, dopo di averne appena tracciate le ultime pagine, ha un valore in sè che le deriva dalla padronanza che l'A. aveva della materia, dalla sua finezza di ricercatore e di critico, dall'interesse stesso dell'argomento, come ben sanno quelli che, nella storia della musica, hanno trovato le frequenti orme segnate dai concittadini di Gaetano Donizetti. E uno ne ha anche per l'accuratissima veste tipografica e per le finissime illustrazioni. Ma all'affettuoso interessamento degli Italiani si raccomanda soprattutto per la nobile personalità di chi lo scrisse. Giuliano Donati-Petténi era un umile garzone tipografo: ma come Beniamino Franklin acutamente desideroso di apprendere, e riuscì a formarsi una cultura che molti studiosi di professione avrebbero potuto invidiargli. La guerra gli fece lasciare i libri per le armi; per quattro anni sfidò la morte sul campo, poi fu vittima di una sorte più spietata. I gas velenosi lo attossicarono, non tanto da spegnerlo subito, lasciandogli ancora dieci anni di vita che fu di sofferenze, di lotta, di lavoro.

Durò dapprima nell'insegnamento, poi si dedicò a scrivere, a pubblicare. *Interpretazioni manzoniane; D'Annunzio e Wagner;* un volume di liriche, edito dallo Zanichelli, *Intimità;* molti articoli di critica sui giornali, poi le opere di Storia della Musica, il *Donizetti*, accuratissima biografia pubblicata dal Treves, e prima l'*Istituto Musicale Gaetano Donizetti*, la *Cappella Musicale di Santa Maria Maggiore*, il *Museo Donizettiano*, poligrafia edita dall'Istituto d'Arti Grafiche. Nello stesso anno un libro di guerra: *Nella luce del sacrificio*, preziosa documentazione di uomini e di avvenimenti, specialmente con riferimento ai Caduti bergamaschi. Da ultimo, come si disse, coll'immagine della morte già incombente, questo volume sull'*Arte della Musica in Bergamo*, cha la Banca Popolare di quella città fece stampare a sue spese, destinandone il ricavo a beneficio della vedova e delle due orfane, che erano la suprema tenerezza del morente e anche il suo pensiero angoscioso, perchè sapeva di non lasciare a loro che la gloria del suo nome.

Il professore Hauvette, notissimo cultore di letteratura italiana nell'Università di Parigi, ha voluto dedicare un suo articolo e una sua confe-

renza agli studi donizettiani del Donati Petténi, per agevolare anche in Francia la diffusione di quest'opera.

Ed è un nobile esempio che ci viene di là dalle Alpi. Ma noi non vorremo essere da meno nel riconoscere, con poco sacrificio individuale, il debito della Patria verso uno dei suoi figli, nobile per l'intelletto, più nobile per l'olocausto.

Le Vie d'Italia si sono messe per questa via, dedicando, fuori della consuetudine, un po' del loro spazio ad un richiamo che sperano non resterà inascoltato.

G. E.

CICALA VITTORIO. – *Ville Venete*. – 112 tav. con una prefaz. di Luca Beltrami. – Ed. «Itala Ars», Torino. Prezzo: L. 130.

Nella sua breve ma sapiente prefazione, Luca Beltrami rileva che «la regione cui appartengono gli esempi di ville raccolte in questo volume, si distingue in particolar modo per l'affiatamento tra le manifestazioni architettoniche e il loro ambiente». Nulla infatti di più intonato alle calme linee di quel paesaggio veneto che preannuncia la solenne distesa del mare, che lo stile classico, «quello stile che rivisse in questa regione e seppe affermarsi con una nota individuale a sua volta compendiata nella qualifica di architettura Palladiana». Il volume — o meglio album, constando esso di pure tavole illustrate e per giunta di forma oblunga orizzontale — ci illustra appunto queste meravigliose ville, di alcune delle quali la nostra Rivista ebbe già occasione di occuparsi (ad esempio la villa di Piazzola fu ampiamente descritta nel numero di febbraio u. s.). Qui ne abbiamo una documentazione iconografica ricca e suggestiva, anche se la sua tecnica della riproduzione appare alquanto vecchiotta.

Almanacco Aeronautico 1931. – Pag. 400 con 36 tav. f. t. e 500 disegni n. t. – Ed. Bompiani, Milano. Prezzo: L. 10.

Se c'è una materia che possa vantare in Italia una attualità viva e palpitante, questa è proprio l'aeronautica, alla cui popolarità hanno conferito non poco le due recenti grandi imprese dell'ala italiana: la trasvolata atlantica e il periplo africano. Sia dunque il benvenuto questo Almanacco, che anche quest'anno (il secondo di sua vita) ci erudisce e diletta con la più varia materia, dalla mitologia alla tecnica, dalla storia alla poesia, dal diagramma alla caricatura. Molto opportunamente i compilatori, Orio Vergani e Giuseppe Mormino, lo hanno impostato in guisa così varia e vivace, rendendo accessibili anche ai profani le trattazioni tecniche e contenendo la stessa vena letteraria nell'agile brevità dell'«asterisco». Risultando di interesse generale e di piacevole lettura per tutti, questo libro costituisce un buon contributo alla divulgazione della coscienza aeronautica in Italia, terra sacra alla nuova audacia, ove la luce dei precursori splende sui trionfi presenti e futuri.

CIMA OTTO. – *Milano Vecchia.* – Vol. II. Pag. 292 con 12 dis. ornam. di Camillo Cima. – Ed. Treves, Milano, 1931. Prezzo: L. 25.

E' una raccolta di gustosi articoli, suddivisa per i dodici mesi dell'anno: una specie di originario calendario ambrosiano, ove sfilano figure di grandi personaggi e di umili popolani nella trama delle più singolari vicende. L'agile stile del compianto A., e quella sua grazia di conversatore arguto e bonario, rendono piacevolissima la lettura di questo libro, che proietta dietro la metropoli febbrile e rumorosa dell'oggi la città dei vecchi tempi, pur così ricca di vita e di colore.

Macchine - Lubrificazione - Lubrificanti.

E' editrice del libro la *Soc. An. Nafta* di *Genova* che, a scopo di propaganda, ne fa gratuito invio. Questo libro può definirsi un trattato teorico-pratico della lubrificazione, che è studiata, e quindi consigliata nelle sue forme più razionali, per tutti i tipi di macchine e per tutte le parti di macchine. L'Autore si diffonde soprattutto a considerare la lubrificazione del motore a scoppio (a 4 e a 2 tempi), del Diesel, del Semi Diesel, delle varie parti ed organi dei veicoli semoventi, dei trattori locomobili, compressori, trebbiatrici, ecc.

Siena e la sua Provincia. – Guida Annuario 1931-IX. – Pag. 802 con circa 200 illustraz. Siena, via Cavour, 37. Prezzo: L. 25.

« Enciclopedia storico-artistica » leggesi anche nel frontespizio di questa opera che è al suo primo anno di vita, ed è quindi suscettibile di miglioramento e di sviluppo. Vasta e varia è infatti la materia trattata, che va dalla storia e dall'arte alle attività produttive, agli ordinamenti civili, ai rilievi statistici, ecc. Interessante e diffusa è la storia delle « Contrade » e la descrizione del « Palio » e delle altre pittoresche consuetudini, che costituiscono, insieme con le bellezze naturali e artistiche, una grande attrattiva di questa che Fazio degli Uberti cantava città « di leggiadria, di bei costumi piena ». E tale si è conservata, per sua e nostra ventura.

Napoli - Le opere del Regime dal Settembre 1925 al giugno 1930. – A cura dell'Alto Commissario per la Città e la Provincia. Pag. 542, in 4° gr., illustr., Napoli, 1930-IX. – S. i. p.

Descrive ed illustra la molteplice attività esplicata dall'Alto Commissariato di Napoli nei suoi primi cinque anni di vita. Può riuscire interessante per farsi un'idea dello sviluppo di questa attività, dare uno sguardo alle spese. Nel periodo contemplato furono assunti impegni per oltre 538 milioni di lire e vennero effettuati pagamenti per 438 milioni e mezzo. Se poi volete rendervi conto del buon uso che è stato fatto di queste somme, sfogliate le pagine di questo libro, e vi sfilerà dinanzi una lunga serie di opere d'ogni genere, portuali, stradali, edilizie, sanitarie, scolastiche, ecc., tutte ugualmente provvidenziali e felicemente condotte.

Annuario della Reale Accademia d'Italia. – Pag. 410 illustr. – Tipografia del Senato, Roma, 1930-VIII. Prezzo: L. 25.

« Nell'Accademia è l'Italia con tutte le tradizioni del suo passato, le certezze del suo presente, le anticipazioni del suo avvenire ». Così si espresse S. E. l'On. Mussolini, nel discorso inaugurale dell'Accademia d'Italia, da lui stesso creata. Di essa questo *Annuario* ci presenta i quadri, con abbondanza di dati biografici e bibliografici per ogni singolo membro, le leggi, gli statuti, i regolamenti, gli Istituti di Cultura che ad essa sono

coordinati. Il grosso volume, abbondantemente illustrato, narra inoltre le vicende storiche e artistiche della Farnesina, ove l'Accademia ha sede, e riporta gli autorevoli discorsi che di questa accompagnarono l'inaugurazione e tracciarono le direttive.

Guida Generale della Provincia di Vercelli. – Pag. 1116 con 17 carte e tav. f. t., e numerose illustraz. n. t. – Direzione in Vercelli, Via Dante, N. 44, 1930-VIII. – Senza indicazione di prezzo.

La provincia di Vercelli — soppressa, insieme con quella di Ivrea, Lodi e Savona, nel 1859 — è risorta nel 1926 per volontà del Duce. Essa ha consacrato questa sua rinascita amministrativa alle 17 medaglie d'oro, che le formano un serto di gloria e che le assicurano un primato di cui va legittimamente orgogliosa. Infatti il nuovo stemma della provincia reca 17 stelle d'oro in campo azzurro e una mano con lo stocco alto levato. Efficace documentazione dei valori materiali e morali che si raccolgono entro i termini della nuova provincia è questa Guida, la quale, pur non essendo priva di mende — inevitabili, del resto, nelle prime edizioni di tal genere — si presenta tuttavia assai decorosa nell'aspetto, ricca e ordinata nella materia, adorna di molte fotografie e di accurate tavole a colori. Essa contiene, oltre ad un ricco materiale di informazione statistica, industriale, commerciale, una rassegna storico-artistica della città e del suo territorio. La sua consultazione riesce quindi utile anche da un punto di vista della cultura turistica e generale.

Annuario del Ciclismo 1931. – Pag. 112 illustr. Per cura di VALDO COTTARELLI. Ed. « La Gazzetta dello Sport », Milano. Prezzo: L. 4.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1931-IX.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 28 febbraio 1931		N. 154 431
Soci annuali per il 1931 inscritti alla stessa data		» 11 884
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1930	N. 164 035	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° al 28 febbraio 1931	» 5 092	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1931	» 15 933	
		» 185 060
Totale Soci		N. 351 375
Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1930 che non pagarono la quota del 1931 e presumibili nuove iscrizioni		» 49 000
Totale Soci		N. 400 375

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

« GUSTAVO MODIANO » - MILANO

PREZZO L. 1,80